

# PED

---

Plan Estadístico  
Distrital

DIAGNÓSTICO SECTORIAL DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

MOVILIDAD



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**Enrique Peñalosa Londoño**

Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

**Andrés Ortiz Gómez**

Secretario Distrital de Planeación

**Antonio José Avendaño Arosemena**

Subsecretario de Información y Estudios Estratégicos

**Luisa Cristina Burbano Guzmán**

Directora de Información, Cartografía y Estadística

## **DIRECCIÓN DE INFORMACIÓN CARTOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA**

### **EQUIPO TÉCNICO**

Diego López Hernández

Lina Paola Cardozo

María del Pilar Acosta

Angie Catalina Sánchez

Adriana Patricia Mier

Johan Sebastián Carvajal

Clara Inés Penagos Collo

Fredy Lorenzo Ramírez Niño

Milton Fabián Suárez

Diego Fernando Páez

Liliana Pulido Medina

**BOGOTÁ D.C., SEPTIEMBRE 2019**

## EQUIPO DE APOYO TÉCNICO DEL SECTOR

**Juan Pablo Bocarejo Suescún**  
**Secretario de Movilidad**

**Secretaría Distrital de Movilidad:** Julieth Rojas Betancour, Kelly Acuña, Juan David Vinasco Idarraga, David Ricardo González Jiménez, Flor Amalia Pérez. **Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial:** Martha Aguilar Copete, Alexander Perea, Luz Adriana Ariza, Fulgencio Pérez, Ruth Mireya Fajardo Cuadrado, Elizabeth Lozano Mogollón, Alexander Oliveros Paredes. **Instituto de Desarrollo Urbano:** Isauro Cabrera Vega, Néstor Fabián Gómez Carvajal, Pilar Pérez Mesa, John Mauricio Gallego Ruiz, Blanca Nubia Peñuela Roa, Carlos Camargo, Erika Andrea Prieto Pérez, María Diva Fuentes Meneses, Adriana Maritza Bolívar Velásquez, Cristian Fabián Morales Amorocho, Johana Paola Lamilla Sánchez, Luis Bernal, Leonardo Favio Pinzón Correa. **Empresa Transporte del Tercer Milenio Trasmilenio S.A.:** Sofía Zarama Valenzuela, Paulo Cesar Ballesteros Soto, Juan Francisco Tunjano Romero, Jhonson Rafael Mendoza Galindo, Yeimy Andrea Aponte Hincapié, Rosario Mildred Salgado Ávila, María Alejandra García Vargas, Ángela Patricia Briñez Molina, Diana Patricia Cubides Ladino, Armando José Illera Charria, Gilberto Antonio Padilla Castro. **Terminal de Transporte:** Elodia Ramírez, Adriana Luque León, Luis Fernando Figueroa Sánchez, Manuel Salgado Ruiz, Myriam Jiménez, John Jairo Pino Robayo.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>CAPÍTULO I. COMPOSICIÓN DEL SECTOR MOVILIDAD EN EL MARCO DEL PED8</b>	
1.1 Normatividad de conformación del Sector.....	8
1.2 Identificación de oferta y demanda de información del Sector .....	11
<b>CAPÍTULO II. ANÁLISIS POR TIPO DE CONJUNTOS DE DATOS .....</b>	<b>13</b>
2.1 Clasificación de los conjuntos de datos caracterizados.....	13
2.2. Conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico según tipo de operación estadística .....	15
2.3. Registros Administrativos con y sin aprovechamiento estadístico.....	17
<b>CAPÍTULO III. ANÁLISIS POR SUSTENTO NORMATIVO.....</b>	<b>19</b>
<b>CAPÍTULO IV. ANÁLISIS SEGÚN ÁREA TEMÁTICA Y SUBTEMA.....</b>	<b>21</b>
4.1. Clasificación según área temática.....	22
4.2 Clasificación según subtema .....	22
<b>CAPÍTULO V. ANÁLISIS POR TIPO DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>24</b>
<b>CAPÍTULO VI. ANÁLISIS POR NIVELES DE ORGANIZACIÓN DE LA OFERTA ....</b>	<b>26</b>
<b>CAPÍTULO VII. ANÁLISIS SEGÚN FASES DEL PROCESO DE ESTADÍSTICO.....</b>	<b>28</b>
7.2. Análisis de diseño de las operaciones estadísticas.....	30
7.2.1. Análisis de la documentación.....	30
7.2.2. Análisis del tipo de documentación .....	32
7.2.3. Análisis del uso de estándares en la producción estadística.....	33
7.3. Análisis de ejecución de las operaciones estadísticas.....	36
7.4. Revisión de la Fase de análisis de las operaciones estadísticas.....	37
7.5. Análisis de la difusión de las operaciones estadísticas .....	39
7.5.1. Análisis de los medios de difusión.....	40
7.5.2. Análisis de los documentos que se difunden .....	41

7.5.3. Análisis según la frecuencia de difusión de las operaciones estadísticas	42
7.5.4. Análisis según la desagregación de los resultados difundidos de las operaciones estadísticas.....	43
7.6. Uso de los sistemas de información .....	45
7.7. Análisis de Calidad Estadística .....	46
<b>CAPÍTULO VIII. ANÁLISIS DE POSIBLES DUPLICIDADES EN LA PRODUCCIÓN DE ESTADÍSTICAS .....</b>	<b>51</b>
<b>CAPÍTULO IX. ANÁLISIS POR USO DE LA OFERTA DE ESTADÍSTICAS .....</b>	<b>53</b>
<b>CAPÍTULO X. ANÁLISIS DE DEMANDA DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA.....</b>	<b>56</b>
10.1 Clasificación Demanda según área temática y subtema.....	56
10.2. Demanda según nivel de satisfacción.....	59
10.2.1. Demanda totalmente satisfecha.....	59
10.2.2. Demanda parcial y mínimamente satisfecha .....	60
10.2.3. Demanda totalmente insatisfecha.....	61
<b>ANEXO 1. Formularios de identificación y caracterización de oferta (F1) y demanda de información (F2) estadística .....</b>	<b>62</b>
<b>ANEXO 2. Metodología de cálculo del índice de calidad de la oferta.....</b>	<b>62</b>

## INTRODUCCIÓN

La información estadística es la base de las decisiones de los diferentes actores de la sociedad, en la medida que proporciona tendencias, ciclos y alertas que afectan la vida diaria y permiten comprender los diversos fenómenos de un territorio. En este sentido, es un instrumento fundamental para el desarrollo económico, social y ambiental, para lo cual los esfuerzos institucionales destinados a reunir, procesar, analizar y difundir datos en un contexto, justificará todas las voluntades de programación y planeación necesarios en la formulación y seguimiento de las políticas públicas.

Es por ello que los organismos internacionales y nacionales rectores en la actividad estadística han brindado las herramientas institucionales necesarias para lograr identificar aquellas fortalezas y debilidades de la información estadística, con el objetivo que la ciudadanía y las entidades de gobierno del nivel nacional, territorial, sectorial e institucional cuenten con datos de calidad.

La Secretaría Distrital de Planeación realizó en los últimos cuatro años los ejercicios metodológicos y operativos necesarios para formular un Plan Estadístico Distrital que permita entregar a la Administración Pública una hoja de ruta para los próximos cinco años, encaminada al fortalecimiento de los procesos estadísticos de la ciudad con el objetivo de fortalecer la capacidad estadística del Distrito.

Así, el presente documento es un componente central en las decisiones de política pública de información estadística pues es concebido como un estado de las fortalezas y debilidades de la información producida y requerida a nivel distrital. Este análisis permitirá la definición de estrategias de mediano y largo plazo con una priorización de las acciones sectoriales que impactarán directamente en la planificación de presupuestos, planes y programas estratégicos de la ciudad.

Para la formulación del plan se tuvieron en cuenta cuatro fases previas al presente diagnóstico. La primera fase fue la identificación de usuarios y productores de información, con lo cual se logró identificar el porcentaje de áreas productoras y usuarias en las entidades del Distrito. En la segunda fase, se realizó la identificación de oferta y demanda de información estadística, a partir de mesas de trabajo guiadas por la Secretaría Distrital de Planeación con cada una de las dependencias de las entidades de la Administración Distrital, a partir de la cual se realizó la caracterización

de la información producida y los requerimientos de información a nivel Distrital. Como resultado de esta fase, se consolidaron los inventarios de oferta y demanda de información estadística. Dicho ejercicio fue el insumo fundamental para el desarrollo de la siguiente fase "consolidación y organización de la información" en la cual se realizó una validación de la información reportada teniendo en cuenta un análisis general de coherencia y consistencia.

Posteriormente, se llevó a cabo el "cruce entre la oferta y la demanda de información" en el cual se identificó el porcentaje de satisfacción de demanda, así como la oferta sin utilizar. Finalmente, con el desarrollo de las anteriores fases, se realiza el presente diagnóstico sectorial en el que se resaltan los principales aspectos positivos y por mejorar identificados en el marco de los estándares de producción de información estadística.

El aporte principal del Plan Estadístico es identificar un conjunto de problemáticas en términos de procesamiento y gestión de la información a partir de los cuales se construyen posibles escenarios de mejora con la metodología a seguir y los resultados esperados.

## **CAPÍTULO I. COMPOSICIÓN DEL SECTOR MOVILIDAD EN EL MARCO DEL PED**

En el siguiente capítulo se muestra la conformación del Sector Movilidad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia, se indica la participación de las entidades en la formulación del PED y se da cuenta de los conjuntos de datos de oferta y demanda de información estadísticas identificadas para el sector.

### **1.1 Normatividad de conformación del Sector**

El Sector Administrativo Movilidad es creado mediante el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y, según se establece en su Artículo 104, el sector:

*"(...) tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte<sup>1</sup>".*

A su vez, en su Artículo 107, el Acuerdo dispone que este está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza de Sector, y por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UMV), la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., la Terminal de Transporte S.A., y, según lo establece el Artículo 1° del Acuerdo 642 de 2016, por la Empresa Metro de Bogotá S.A.<sup>2</sup>.

Con respecto a la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con lo estipulado en el Acuerdo Distrital 257 de 2006, la entidad tiene como 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"<sup>3</sup>.*

Entre las principales funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran las de formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el

---

<sup>1</sup> Acuerdo Distrital 257 de 2006, Artículo 104.

<sup>2</sup> Acuerdo Distrital 642 de 2016, Artículo 1°.

<sup>3</sup> Ibid. Artículo 108.

mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de 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, y administrar los Sistemas de información del sector, entre otras<sup>4</sup>.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial tiene por objeto:

*(...) programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital<sup>5</sup>.*

Como funciones principales de la Unidad de Mantenimiento Vial se encuentran las de programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local; suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten; y, programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad, entre otras<sup>6</sup>.

De acuerdo con el Artículo 2° de sus Estatutos, la Terminal de Transporte tiene por objeto (...) *la contribución a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana.*

Entre las principales funciones de la Terminal de Transporte sobresalen las de prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad; suministrar al Ministerio de Transporte de manera oportuna la información relacionada con la operación del transporte de pasajeros de acuerdo con los formatos, plazos y medios que para este fin establezca el Ministerio; y, definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física la distribución y asignación de sus áreas operativas<sup>7</sup>.

Por su parte, Transmilenio S.A., según lo establecido en el Acuerdo 04 de 1999, tiene por objeto:

---

<sup>4</sup> Ibid. Artículo 108.

<sup>5</sup> Ibid. Artículo 109.

<sup>6</sup> Ibid. Artículo 109.

<sup>7</sup> Decreto 1079 de 2015.

*(...) la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos*<sup>8</sup>.

Algunas de las principales funciones de Transmilenio corresponden a gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad de transporte terrestre automotor; aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente; y, Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo, entre otras<sup>9</sup>.

De otro lado, con base en lo estipulado en el Acuerdo 19 de 1972, el Instituto de Desarrollo Urbano:

*(...) atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro el Plan general de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones y contribuciones de valorización y de pavimentación (...)*<sup>10</sup>.

Entre las funciones que debe desempeñar el Instituto de Desarrollo Urbano destacan, entre otras, ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes; mantener actualizado el inventario sobre el estado de las vías, parques, puentes peatonales y vehiculares y suministrar la información al Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy SDP), las Localidades y organismos oficiales que la requieran; y, mantener actualizada una base de datos sobre costos de construcción de obras públicas en el Distrito Capital<sup>11</sup>.

---

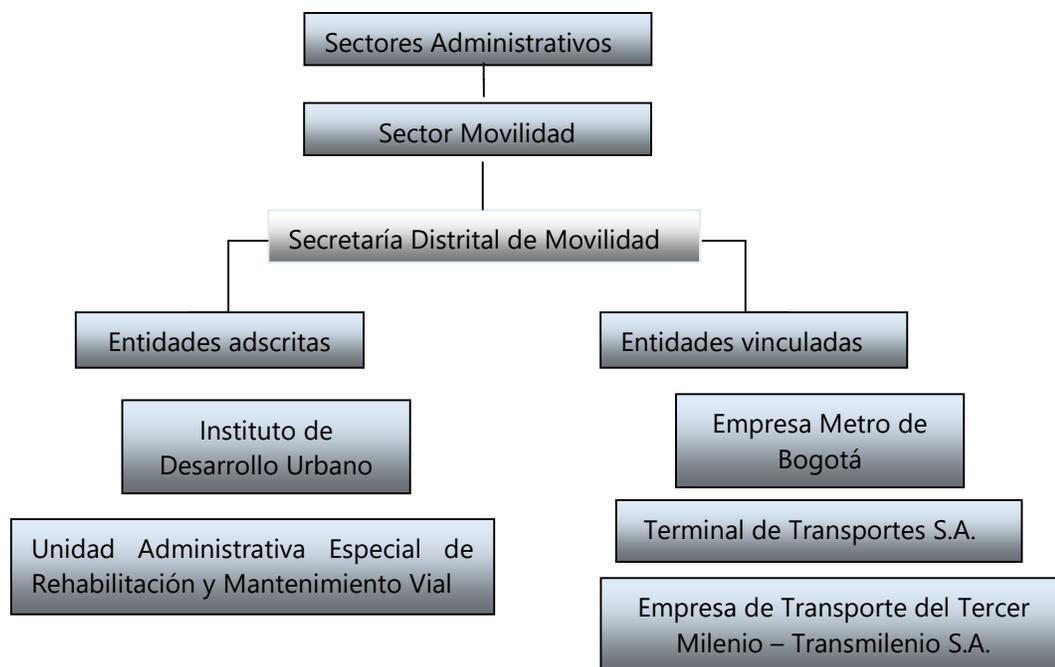
<sup>8</sup> Acuerdo Distrital 04 de 1999. Artículo 2.

<sup>9</sup> Ibid. Artículo 3.

<sup>10</sup> Acuerdo 19 de 1972. Artículo 2.

<sup>11</sup> Decreto 980 de 1997. Artículo 2.

Esquema. 1. Estructura del Sector Movilidad



Fuente: SDP - DICE. Acuerdo 257 de 2006 y Acuerdo 642 de 2016.

## 1.2 Identificación de oferta y demanda de información del Sector

En relación con el desarrollo de las actividades requeridas para la formulación del Plan Estadístico Distrital, el Sector Movilidad contó con la participación de 5 de las 6 entidades que lo conforman. La entidad que no hace parte de este ejercicio es la Empresa Metro de Bogotá S.A., que fue excluida del ejercicio debido a que su reciente creación implica una actividad estadística casi inexistente, por ahora.

Así, para el presente diagnóstico se identificó y caracterizó un total de 225 conjuntos de datos; de éstos, el 75,5% (170) corresponde a oferta y el 24,5% (55) corresponde a demanda de información estadística. Es importante mencionar que en el caso de Transmilenio S.A. no se reportó ningún conjunto de datos de demanda y, por su parte, la Secretaría Distrital de Movilidad sólo indicó una demanda de información.

Del total de datos caracterizados, se encontraron 3 conjuntos de datos que no corresponden a información estadística, es decir no son operaciones estadísticas,

como censos, estadísticas derivadas, encuestas por muestreo o aprovechamiento estadístico de registros administrativos, y tampoco obedecen a información susceptible de aprovechamiento estadístico (es decir a registros administrativos sin uso estadístico), y otros 3 conjuntos de datos que se registraron de manera repetida. En consecuencia, fue necesario eliminar 6 conjuntos de datos de oferta de información por los motivos expuestos.

Con respecto a la demanda, no se identificaron conjuntos de datos que no correspondieran exactamente a requerimientos de información estadística.

Por lo anterior, el análisis de la información en el presente diagnóstico corresponde a 219 conjuntos de datos identificados y caracterizados. En las siguientes tablas se evidencia el total de datos caracterizados, eliminados y definitivos por cada una de las entidades que conforman el Sector Movilidad.

Tabla 1. Total conjunto de datos de oferta caracterizados.

<b>Sector Movilidad (Oferta)</b>	<b>Total Caracterizados</b>	<b>Total Eliminados</b>	<b>Total analizados</b>
Secretaría Distrital de Movilidad	91	0	91
Instituto de Desarrollo Urbano	22	1	21
Transmilenio S.A.	31	0	31
Terminal de Transporte S.A.	12	2	10
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	14	3	11
<b>Total Sector</b>	<b>170</b>	<b>6</b>	<b>164</b>

Fuente: SDP - DICE.

Tabla 2. Total conjunto de datos de demanda caracterizados.

<b>Sector Movilidad (Demanda)</b>	<b>Total Caracterizados</b>	<b>Total Eliminados</b>	<b>Total analizados</b>
Secretaría Distrital de Movilidad	1	0	1
Instituto de Desarrollo Urbano	37	0	37
Transmilenio S.A.	0	0	0
Terminal de Transporte S.A.	2	0	2
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial	15	0	15
<b>Total Sector</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>55</b>

Fuente: SDP – DICE.

## **CAPÍTULO II. ANÁLISIS POR TIPO DE CONJUNTOS DE DATOS**

En este capítulo se realiza una descripción de los conjuntos de datos identificados para el sector en términos de su aprovechamiento estadístico, el tipo de operación estadística al que responden los conjuntos de datos que siguen un proceso estadístico<sup>12</sup> y el uso estadístico que actualmente tienen los registros administrativos identificados.

### **2.1 Clasificación de los conjuntos de datos caracterizados**

Durante los años 2017 y 2018, como insumo para la formulación del Plan Estadístico Distrital (PED), la Secretaría Distrital de Planeación realizó alrededor del 10 capacitaciones y más de 40 mesas de trabajo, en las cuales se logró identificar 164<sup>13</sup> conjuntos de datos generados por el Sector Movilidad. Este proceso permitió caracterizar el estado de la producción estadística y de los requerimientos de información estadística del sector, a través de la aplicación de dos formularios virtuales de oferta y demanda, respectivamente.

Estos instrumentos fueron diligenciados por funcionarios designados por las Oficinas Asesoras de Planeación de las entidades del Sector Movilidad que contaban con el conocimiento suficiente sobre el proceso de producción de la información estadística y sobre las demandas de información existentes.

Una vez consolidado en número definitivo de conjuntos que son objeto de este diagnóstico, de acuerdo con lo planteado en el capítulo anterior, es preciso indicar, para el caso de los conjuntos asociados a la oferta estadística, a qué tipo de conjunto de datos corresponde cada uno de ellos, ya sea a un conjunto de datos con aprovechamiento estadístico o, por el contrario, a un conjunto de datos sin aprovechamiento estadístico.

---

<sup>12</sup> Conjunto sistemático de actividades encaminadas a la producción de estadísticas que comprende, entre otras, la detección de necesidades, el diseño, la recolección, el procesamiento, el análisis y la difusión. Decreto 1743 de 2016.

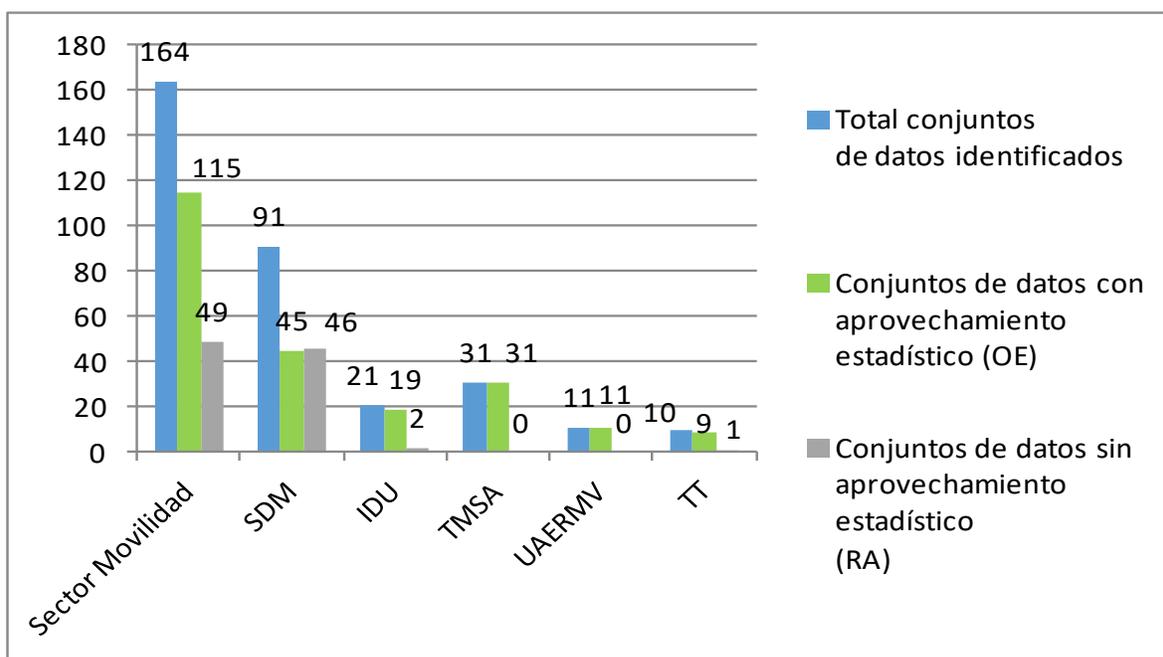
<sup>13</sup> Es importante mencionar que, en el caso de los 91 conjuntos de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, éstos fueron extraídos de la caracterización que previamente existía en la entidad, realizada en 2016, antes de iniciar la formulación del Plan Estadístico Distrital.

**Conjunto de datos con aprovechamiento estadístico:** se refiere a una operación estadística<sup>14</sup> propiamente dicha, es decir puede tratarse de un censo, una encuesta por muestreo, una estadística derivada o el aprovechamiento estadístico de registros administrativos.

**Conjunto de datos sin aprovechamiento estadístico:** se entiende como un registro administrativo que no está siendo explotado con propósitos estadísticos.

De acuerdo con lo anterior, para el caso del Sector Movilidad, de los 164 conjuntos de datos de oferta identificados, 115 (70,12%) corresponden a conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico y los restantes 49 (29,88%) corresponden a conjuntos de datos que no tienen aprovechamiento estadístico.

Gráfica 1. Conjuntos de datos del Sector Movilidad, según tipo de conjunto de datos.



Fuente: SDP - DICE.

<sup>14</sup> Aplicación de un proceso estadístico sobre un objeto de estudio que conduce a la producción de información estadística. Decreto 1743 de 2016.

## 2.2. Conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico según tipo de operación estadística

Como se mencionó anteriormente, los conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico corresponden al desarrollo de operaciones estadísticas. Con base en esto, los 115 conjuntos de datos del Sector Movilidad que generan datos estadísticos obedecen a las siguientes operaciones estadísticas, según como se muestra en la tabla 3.

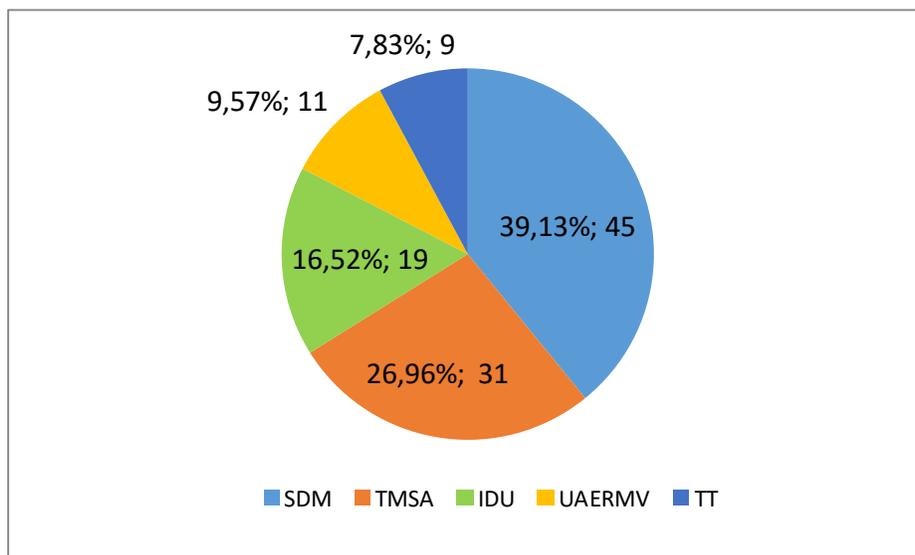
Tabla 3. Conjunto de datos del Sector Movilidad según tipo de operación estadística.

Sector Movilidad	Aprovechamiento de Registros Administrativos	Censos	Encuesta por muestreo	Estadística Derivada
Secretaría Distrital de Movilidad	34	0	4	7
Instituto de Desarrollo Urbano	14	3	2	0
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial S.A.	10	0	1	0
Terminal de Transporte S.A.	7	0	0	2
Transmilenio S.A.	31	0	0	0
<b>Total Sector Movilidad</b>	<b>96</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>9</b>

Fuente: SDP - DICE.

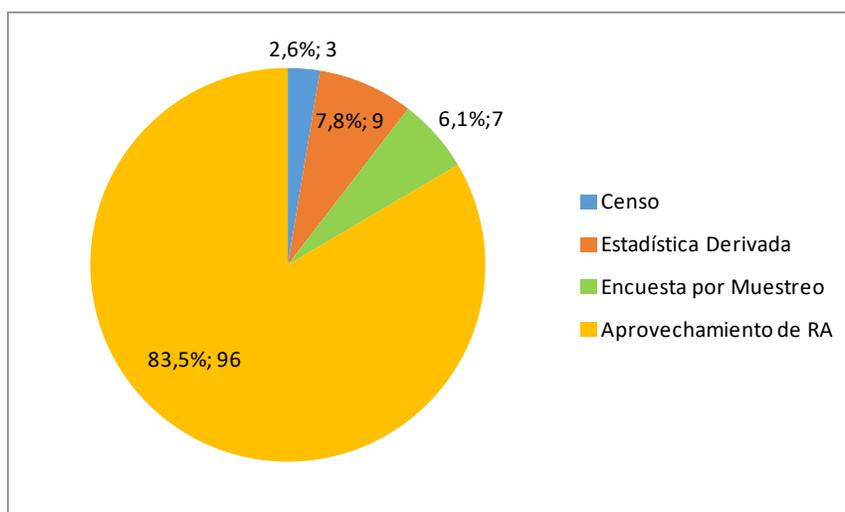
Como se muestra en la tabla anterior, el principal productor de información estadística del Sector Movilidad es la Secretaría Distrital de Movilidad que cuenta con 45 operaciones estadísticas, seguida de Transmilenio S.A que tiene 31 operaciones, y luego, en su orden, siguen el IDU, la Unidad de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y la Terminal de Transporte con 19, 11 y 9 operaciones estadísticas, respectivamente. Las siguientes gráficas permiten ver la participación porcentual de las entidades en la producción total y la distribución por tipo de operaciones de los conjuntos de datos del sector.

Gráfica 2. Participación porcentual de las entidades en la producción estadística del Sector Movilidad.



Fuente: SDP - DICE.

Gráfica 3. Conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico del Sector Movilidad según tipo de operación estadística.



Fuente: SDP - DICE.

Así, como se evidencia en la gráfica, del total de conjuntos de datos analizados, el 83,5%, corresponden a operaciones estadísticas a partir del aprovechamiento de

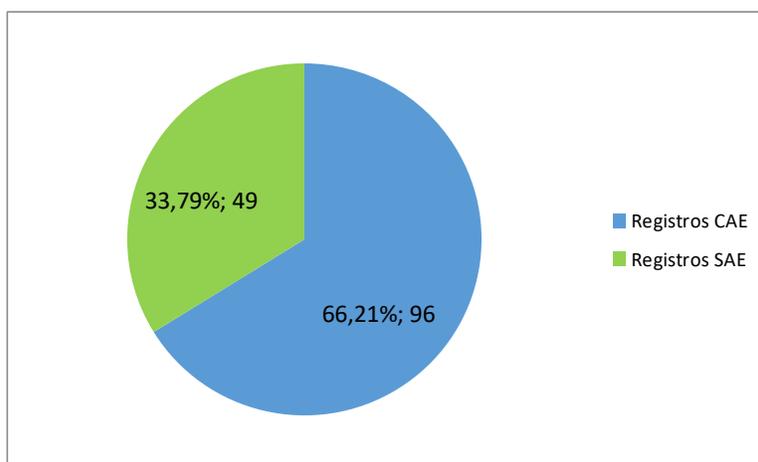
registros administrativos, el 7,8% son estadísticas derivadas, el 6,1% consisten en encuestas por muestreo y el restante 2,6 % son censos.

### 2.3. Registros Administrativos con y sin aprovechamiento estadístico

Para el caso del Sector Movilidad, el total de conjuntos de datos asociados a registros administrativos, considerándose tanto con aprovechamiento estadístico (CAE) como sin aprovechamiento (SAE), es de 145 conjuntos.

Ahora bien, de estos 145 conjuntos de datos, 96 corresponden a operaciones estadísticas basadas en registros administrativos y los restantes 49 conjuntos son registros administrativos sin aprovechamiento estadístico, es decir que el 66,20% de registros administrativos caracterizados en el Sector, según lo identificado, están siendo aprovechados para generar estadísticas, situación que se evidencia en las gráficas 4 y 5.

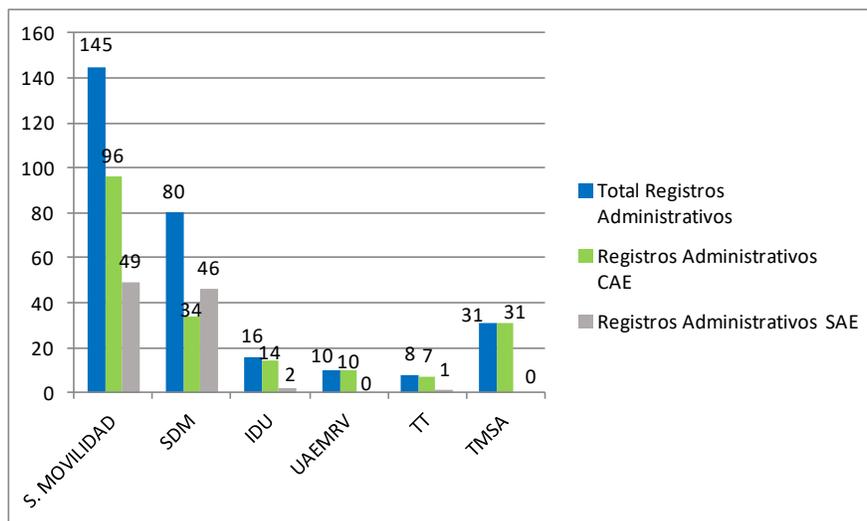
Gráfica 4. Distribución porcentual de registros administrativos del Sector Movilidad con y sin aprovechamiento estadístico.



Fuente: SDP – DICE.

De acuerdo con la gráfica anterior, se observa que el 62,21% de los registros identificados en el Sector Movilidad son aprovechados para producir estadísticas.

Gráfica 5. Registros administrativos del Sector Movilidad con y sin aprovechamiento estadístico.



Fuente: SDP – DICE.

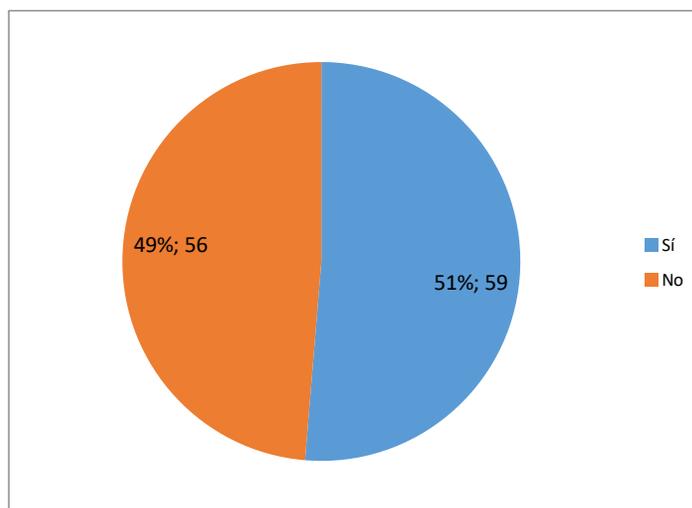
Como se observa en la Gráfica 5, la Secretaría Distrital de Movilidad es la que cuenta con un número mayor de registros administrativos que en la actualidad no cuentan con ningún aprovechamiento estadístico; no obstante es importante mencionar que de las 45 operaciones estadísticas identificadas en esta Secretaría, 34 de ellas se basan en registros administrativos lo que quiere decir que existe una gran oportunidad para ampliar la producción estadística de la entidad a partir de este tipo de fuente de información. Por su parte, según lo identificado, Transmilenio S.A. y la Unidad de Mantenimiento Vial, generan información estadística exclusivamente a partir del aprovechamiento registros administrativos.

### CAPÍTULO III. ANÁLISIS POR SUSTENTO NORMATIVO

En este capítulo se busca determinar el sustento normativo que justifica la producción de información estadística del sector. Para este análisis, se organizan las operaciones estadísticas de acuerdo con las normas que disponen su realización, teniendo como marco normativo la Constitución Política, Leyes, Decretos, Resoluciones, Ordenanzas, Acuerdos, Planes de Ordenamiento Territorial, Convenios Internacionales, entre otros.

La siguiente gráfica muestra el número de operaciones estadísticas que son producidas por disposición de una o varias normas. Así, 56 de las 115 operaciones estadísticas, correspondientes al 51% del total analizado, fueron formuladas en respuesta a algún tipo de mandato normativo.

Gráfica 6. Operaciones estadísticas del Sector Movilidad que responden a un sustento normativo.



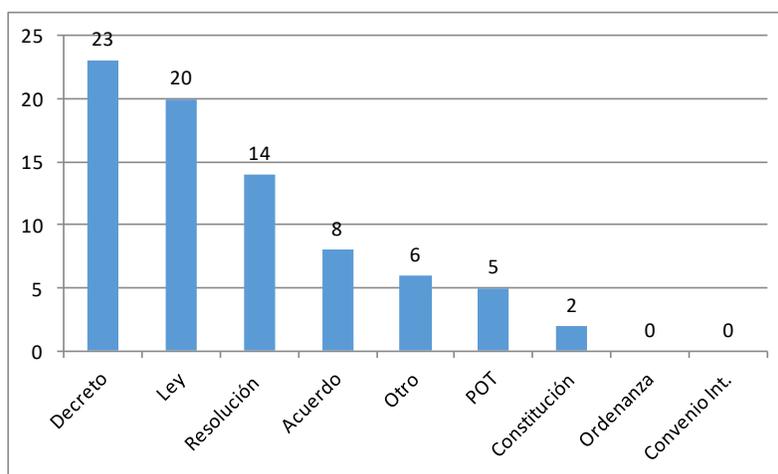
Fuente: SDP - DICE.

Así mismo, como se observa en el siguiente gráfico, 23 de las operaciones estadísticas del Sector se fundamentan en decretos, siendo esta la norma que más sustenta la producción en las 115 operaciones estadísticas. Asimismo, 20 operaciones estadísticas están soportadas en una ley; 14 en una resolución; 8 en un acuerdo; 6 en otros mecanismos como disposiciones internas de las entidades; 5 en

el Plan de Ordenamiento Territorial; y 2 operaciones estadísticas se basan en lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia.

El análisis del sustento normativo es importante en la medida que permite determinar qué proporción de la producción estadística puede considerarse como una oferta de información continua debido a una disposición que obliga a su producción permanente; es decir, el hecho de que una norma disponga la generación de unas determinadas estadísticas, la continuidad de la operación estadística que las produce puede entenderse como garantizada.

Gráfica 7. Operaciones estadísticas del Sector Movilidad, según sustento normativo.



Fuente: SDP - DICE.

## CAPÍTULO IV. ANÁLISIS SEGÚN ÁREA TEMÁTICA Y SUBTEMA

Después de determinar si los conjuntos de datos identificados en el Sector Movilidad tienen o no aprovechamiento estadístico, de establecer a qué tipo de operación estadística corresponden los que sí tienen aprovechamiento y de definir el soporte normativo que tienen los mismos, en este capítulo se dará cuenta del tema y el subtema al que pertenece cada una de las operaciones estadísticas (o conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico) que fueron caracterizados por los funcionarios de las entidades que conforman este sector de la Administración Distrital.

La clasificación temática que utiliza este Plan Estadístico, es tomada en su totalidad de la clasificación establecida por el DANE en su Metodología para el Desarrollo de Planes Estadísticos (DANE, 2018) la cual se divide en tres (3) grandes áreas temáticas que a su vez se subdividen en 30 temas, distribuidos conforme se presenta a continuación.

Esquema 2. Clasificación de la información estadística en áreas y subtemas.

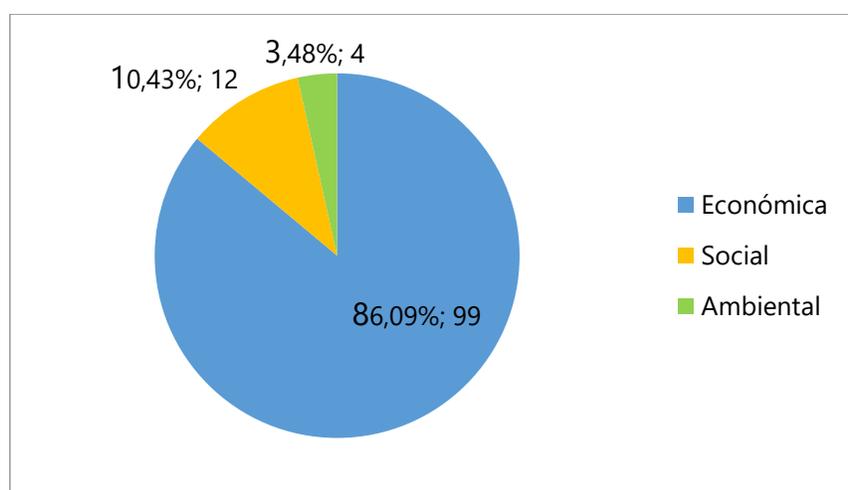
Económica	Social	Medio Ambiente
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultura, ganadería y pesca</li> <li>• Moneda, banca y finanzas</li> <li>• Transporte</li> <li>• Finanzas públicas y estadísticas fiscales</li> <li>• Minero energético</li> <li>• Servicios (turismo, hoteles, restaurantes y otros)</li> <li>• Cuentas económicas</li> <li>• Construcción</li> <li>• Índices de precios y costos</li> <li>• Industria</li> <li>• Comercio</li> <li>• Tecnologías de la información y las comunicaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educación, ciencia, tecnología e innovación</li> <li>• Salud</li> <li>• Seguridad y defensa</li> <li>• Administración pública</li> <li>• Servicios públicos domiciliarios</li> <li>• Justicia</li> <li>• Cultura</li> <li>• Mercado laboral y seguridad social</li> <li>• Nivel, calidad y condiciones de vida</li> <li>• Actividad política y asociativa</li> <li>• Demografía y población</li> <li>• Recreación y Deporte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones y calidad ambiental</li> <li>• Recursos ambientales y su uso</li> <li>• Eventos extremos y desastres</li> <li>• Protección ambiental, gestión y participación/acción ciudadana</li> <li>• Residuos</li> <li>• Asentamientos humanos y salud ambiental</li> </ul>

Fuente: DANE, 2018.

#### 4.1. Clasificación según área temática

Como se muestra en la gráfica 8, las 115 operaciones estadísticas identificadas y caracterizadas en el Sector Movilidad se ubican principalmente en el área temática económica encontrándose allí el 86,09% de las operaciones; en el área temática social se ubica el 10,43% de las operaciones estadísticas; y, el restante 8,33% pertenecen al área temática ambiental.

Gráfica 8. Distribución porcentual de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad según áreas temáticas.



Fuente: SDP - DICE.

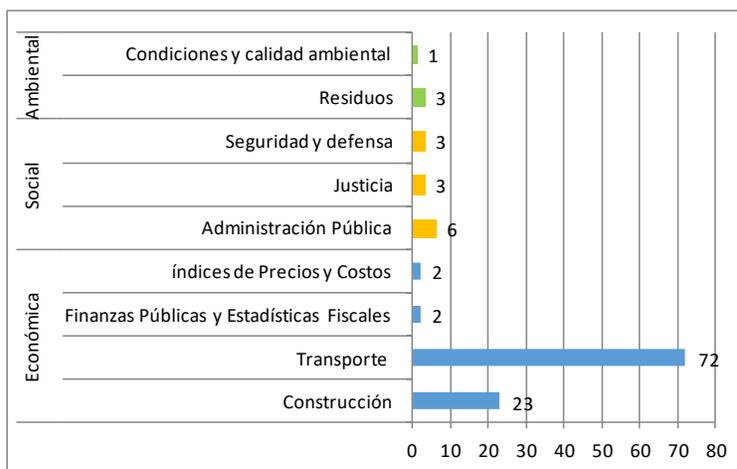
#### 4.2 Clasificación según subtema

Con respecto a las 99 operaciones estadísticas que pertenecen al área temática económica, 72 corresponden al subtema de Transporte; 23 a Construcción; 2 a índices de Precios y Costos; y 2 a Finanzas Públicas y Estadísticas Fiscales.

Por su parte, de las 12 operaciones del área social, 6 corresponden al subtema Administración Pública; 3 a Justicia; y las otras tres a Seguridad y Defensa.

Con respecto al área temática ambiental, las 4 operaciones estadísticas allí clasificadas se dividen en el subtema Residuos, con 3 operaciones; y, en el subtema Condiciones y Calidad Ambiental, con 1 operación estadística.

Gráfica 9. Temas de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad.



Fuente: SDP - DICE.

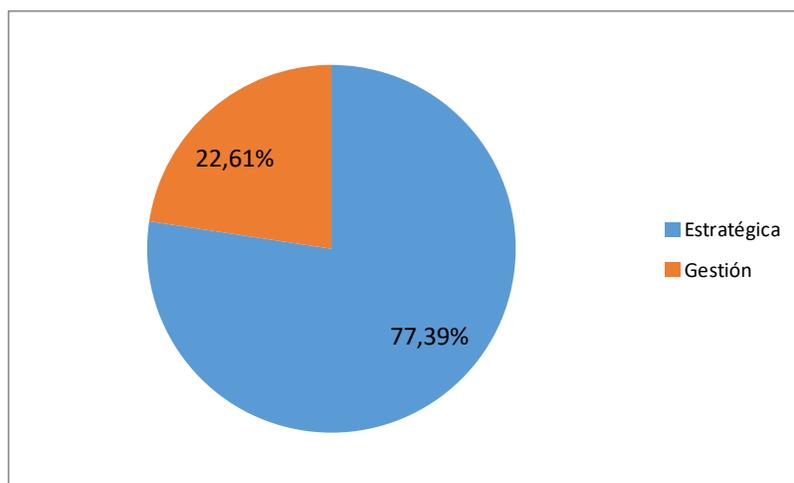
## CAPÍTULO V. ANÁLISIS POR TIPO DE INFORMACIÓN

En el marco de la formulación de un plan estadístico, la información generada por las operaciones estadísticas puede dividirse en dos grandes grupos o tipos: estratégica y de gestión. Se considera como información estratégica toda aquella que sea utilizada de manera externa a la entidad y que impacte en las decisiones a nivel de sector o ciudad. Por su parte, la información de gestión es toda aquella utilizada a nivel interno en la entidad y que es fundamental para el funcionamiento de la entidad y en el cumplimiento de metas y objetivos.

Esta distinción es fundamental para la elaboración de este diagnóstico en la medida en que permitirá determinar la orientación que en la actualidad tiene la producción de información estadística del Sector Movilidad.

Es así que, de acuerdo con lo que muestra la gráfica 10, en el Sector Movilidad el 77,39% de las operaciones estadísticas, es decir 89 conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico, genera información estratégica, mientras que el 22,61% restante, correspondiente a 26 operaciones, produce información de gestión.

Gráfica 10. Tipo de información estadística generada en el Sector Movilidad.

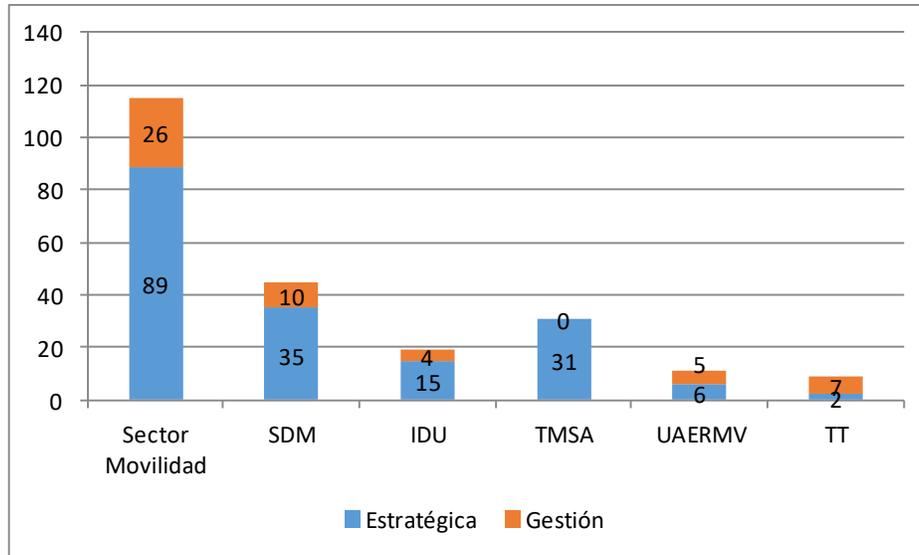


Fuente: SDP – DICE.

Al desagregar la categorización de las operaciones estadísticas según el tipo de información, se observa que para el caso del Sector Movilidad, en la mayoría de las

entidades que lo conforman, la información estadística responde en mayor medida a necesidades estratégicas, a excepción de la generada por la Terminal de Transporte en donde de 9 operaciones estadísticas, 7 de ellas generan información de gestión, tal como se puede observar en la siguiente gráfica.

Gráfica 11. Distribución de las operaciones del Sector Movilidad según tipo de información.



Fuente: SDP – DICE.

## **CAPÍTULO VI. ANÁLISIS POR NIVELES DE ORGANIZACIÓN DE LA OFERTA**

En el marco de la formulación del Plan Estadístico del Sector Movilidad, es preciso organizar la oferta de información estadística del sector de acuerdo con los niveles jerárquicos de las estadísticas definidos por la Secretaría de Planeación Distrital. Esta organización es una primera aproximación a la realización de una priorización de la información estadística que se produce en el Distrito, entendiendo que este ejercicio debe desarrollarse de manera concertada entre la Secretaría de Planeación y las entidades que conforman los distintos sectores de la Administración Distrital.

En consecuencia, para el presente diagnóstico, una primera jerarquización de la oferta estadística del Sector Movilidad obedece a los siguientes tres niveles:

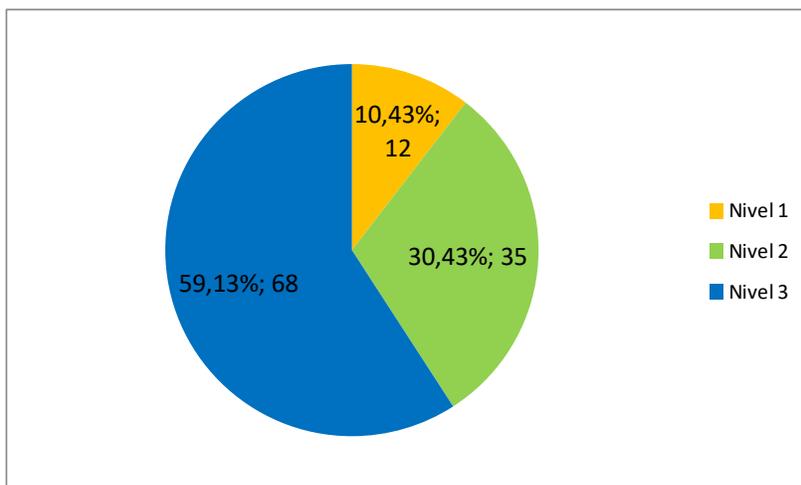
Nivel 1: aquí se ubican las denominadas *estadísticas de ciudad* que responden a necesidades de información del Plan Distrital de Desarrollo (PDD), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Acuerdo 067 de 2002 y el Decreto 101 de 2010.

Nivel 2: en este grupo se consideran las estadísticas que atienden requerimientos del orden nacional o internacional como los Planes Decenales Nacionales o los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Nivel 3: en este conjunto se contemplan las estadísticas de interés de la sociedad civil distrital y de instancias académicas, es el caso de la información estadística que se utiliza en la iniciativa *Bogotá cómo vamos* o la que requieren universidades e investigadores.

De acuerdo con lo anterior, el ejercicio de organización de la oferta de información estadística del Sector Movilidad permite determinar que, en una primera aproximación para priorizar la información de este sector del Distrito, se observa que de las 115 operaciones estadísticas identificadas, 12 se ubican en el Nivel 1, principalmente por generar información que responde a necesidades de Política Distrital; 35 en el Nivel 2, debido a que responden a necesidades de información estadística del orden nacional; y, 68 se encuentran en el Nivel 3 en la medida en que generan información que es de interés, en gran medida, de la sociedad civil distrital. La organización de la oferta estadística según la clasificación propuesta se muestra en la gráfica 12.

Gráfica 12. Organización por niveles de la oferta de información estadística del Sector Movilidad.



Fuente: SDP - DICE.

## CAPÍTULO VII. ANÁLISIS SEGÚN FASES DEL PROCESO DE ESTADÍSTICO

El siguiente capítulo tiene como objetivo analizar la alineación de los procesos de producción del Sector Movilidad, en términos agregados, de acuerdo con los conjuntos de datos identificados, con las fases del proceso estadístico que han sido establecidas por el DANE en su propósito de garantizar la calidad y regular la actividad estadística en el Sistema Estadístico Nacional.

Esquema 3. Fases del Proceso Estadístico.



Fuente: DANE – Lineamiento metodológicos del proceso estadístico.

En el caso de la Secretaría Distrital de Movilidad, el análisis realizado en este capítulo se desarrolló en función de la información disponible con la que cuenta la entidad a partir del ejercicio llevado a cabo en el año 2016; por esta razón, no en todas las secciones se cuenta con conclusiones sobre la concordancia entre los lineamientos del proceso estadístico y la producción estadística de la Secretaría.

Lo anterior se evidencia en que en algunos análisis de este capítulo se consideran 70 operaciones estadísticas en total para el Sector Movilidad, es decir que no se incluyen

las 45 operaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad; y, por el contrario, en otros casos sí se tienen en cuenta estas operaciones estadísticas, es decir que se contempla un total de 115 operaciones estadísticas para todo el sector.

### 7.1. Análisis de la detección de necesidades de la información estadística

La detección de necesidades de información estadística corresponde a una etapa del proceso estadístico, que tiene como objetivo “establecer, implementar, mantener y actualizar mecanismos de consulta con las partes interesadas de la información estadística” (Norma Técnica de Calidad Estadística NTCPE1000:2017, 2017, pág. 18).

Tabla 4. Análisis detección de necesidades<sup>15</sup>

¿Realiza alguna acción para conocer las necesidades de los usuarios?	Número de operaciones estadísticas	Participación (%)
Sí	18	25,7
No	52	74,3
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100</b>

Fuente: SDP – DICE.

Gráfica 13. Acciones para conocer las necesidades de los usuarios.



Fuente: SDP – DICE.

<sup>15</sup> En este análisis no se contempla a la SDM debido a que en la caracterización realizada previamente por la entidad no se indagó por este aspecto.

El 74,3% (52) de las operaciones estadísticas no cuentan con mecanismos para conocer, caracterizar y analizar las necesidades de información de los usuarios, lo cual indica que puede existir un riesgo de generar información estadística que no corresponda o se distancie de las expectativas que los usuarios tienen sobre esta información, restándole pertinencia o relevancia a las estadísticas del sector.

Por su parte, el 25,7% (18) de las operaciones estadísticas que sí utilizan mecanismos para conocer las necesidades de los usuarios, aplican mecanismos como encuestas, entrevistas, formatos, reuniones, mesas de trabajo, correos electrónicos, entre otros. Lo anterior quiere decir que estas operaciones estadísticas se preocupan por producir información que cubra, en la mayor medida posible, las expectativas que tienen los usuarios sobre el uso de la información es decir que les sea de utilidad.

## 7.2. Análisis de diseño de las operaciones estadísticas

La segunda fase del proceso de producción de información estadística corresponde al diseño, la cual tiene como objetivo “documentar las actividades e instrumentos definidos para el desarrollo de cada una de las fases del proceso estadístico, conforme con el tipo de operación estadística” (Norma Técnica de Calidad Estadística NTCPE1000:2017, 2017, pág. 19)

En este sentido, las operaciones estadísticas identificadas en el Sector Movilidad son analizadas teniendo en cuenta los elementos esenciales de esta fase del proceso estadístico.

### 7.2.1. Análisis de la documentación

En términos del diseño de los procesos de información estadística se indaga sobre la documentación que formaliza la estructura, productos y actividades de un proceso estadístico, compuesta por metodologías, manuales, fichas, guías, protocolos y demás documentos técnicos que den claridad sobre los objetivos, procesos y características de este.

Tabla 5. Actividades documentadas.

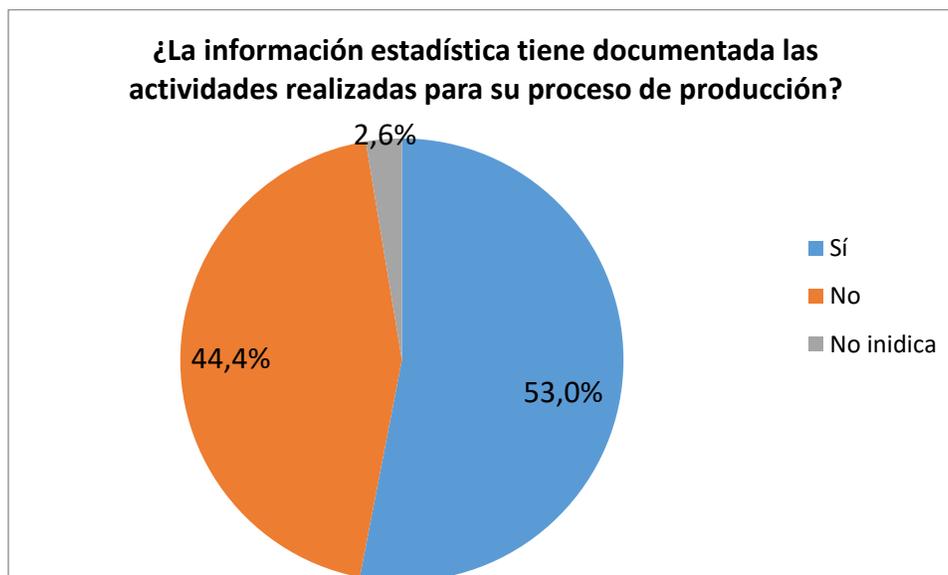
¿La información estadística tiene documentada las actividades realizadas para su proceso de producción?	Número de operaciones estadísticas	Participación (%)
Sí	61	53

¿La información estadística tiene documentada las actividades realizadas para su proceso de producción?	Número de operaciones estadísticas	Participación (%)
No	51	44,4
Sin Información	3	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>100</b>

Fuente: SDP – DICE.

Según se evidencia en el siguiente gráfico, el 44,4% correspondiente a 51 operaciones estadísticas, no cuenta con instrumentos metodológicos que detallen el proceso de construcción y/o del desarrollo de las fases del proceso de producción de información estadística. Lo anterior no permite realizar un seguimiento adecuado a los procedimientos del sistema de gestión de la entidad, ni la actualización de los mismos.

Gráfica 14. Actividades documentadas



Fuente: SDP – DICE.

Por su parte, el 53% (61) de las operaciones estadísticas documentan el proceso de producción de información. Esta documentación responde a metodologías, guías, protocolos, fichas técnicas, manuales y procedimientos que dan cuenta de la

realización de la operación estadística. Sobre el restante 2,6% (3) de las operaciones no se dio información en relación con este aspecto.

No obstante, existe un porcentaje considerable de operaciones estadísticas, el 44,4% (51), que no cuentan con una orientación soportada en una memoria institucional, que permita, a través del tiempo, realizar los procedimientos de producción de información estadística de manera estandarizada.

### 7.2.2. Análisis del tipo de documentación

Entre las 61 operaciones estadísticas que documentan su información, el principal documento con el que cuentan corresponde a sus metodologías, disponible en el 24,59% de los casos. Por su parte, los protocolos son los documentos menos frecuentes ya que sólo se cuenta con ellos en el 8,74% de los casos, tal como lo muestra la siguiente tabla.

Tabla 6. Documentación de las actividades realizadas para el proceso de producción

Tipo de documentación	Completas	Desactualizadas	En construcción	Incompleta	Operaciones Estadísticas	Participación (%)
Metodologías	35	2	6	2	45	24,59
Fichas Técnicas	26	0	9	1	36	19,67
Manuales	27	2	9	2	40	21,86
Guías	12	2	7	0	21	11,48
Protocolos	7	2	7	0	16	8,74
Procedimientos	17	3	5		25	13,66
Total	124	11	43	5	183	
<b>Participación (%)</b>	<b>67,76</b>	<b>6,01</b>	<b>23,50</b>	<b>2,73</b>	<b>100%</b>	

Fuente: SDP – DICE.

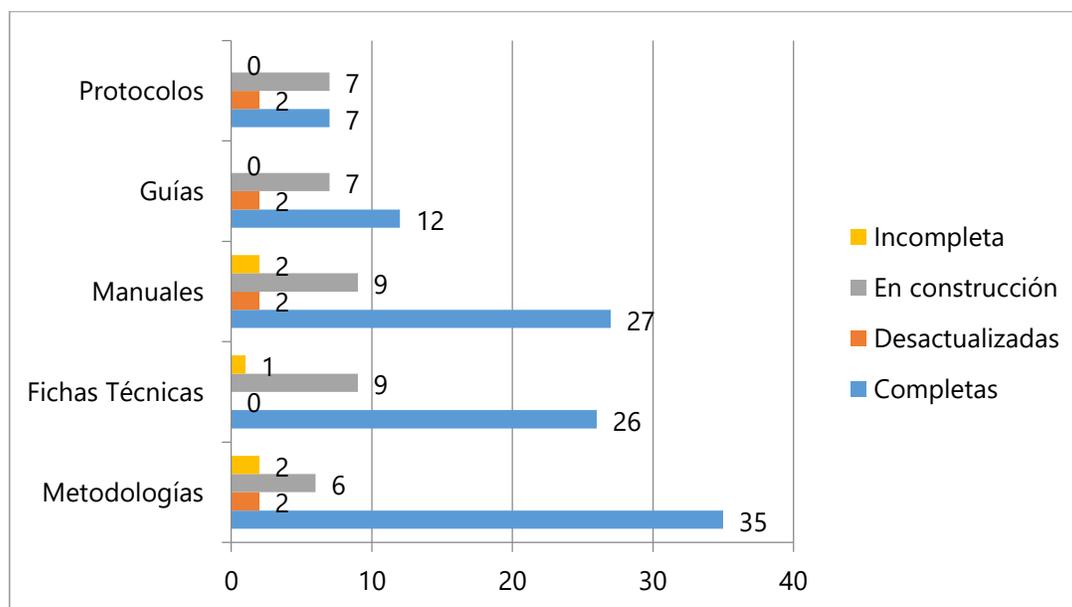
Adicionalmente, se puede observar que el 77,8% de las metodologías (35), documento más frecuente entre las 61 operaciones estadísticas analizadas, se encuentran completamente documentadas y sólo en el 8,9% de ellas se encuentran desactualizadas o incompletas. Con respecto al documento menos disponible, los

protocolos, en el 43,75% de los casos, es decir 7 protocolos, su documentación se encuentra en construcción.

En general, el estado de completitud lo alcanza el 67,76% de toda la documentación disponible, mientras que el 23,5% de los documentos que soportan las diferentes fases de las operaciones estadísticas se encuentran en construcción.

La siguiente gráfica muestra también esta situación en términos de operaciones estadísticas documentadas y su estado.

Gráfica 15. Actividades documentadas según su estado



Fuente: SDP – DICE.

### 7.2.3. Análisis del uso de estándares en la producción estadística

En la fase de diseño, se analiza el uso de referencias de estándares estadísticos, como los conceptos estandarización o las nomenclaturas y clasificaciones, conforme al objetivo y al tipo de operación estadística. En este sentido, el Plan Estadístico Distrital indagó sobre la adopción o adaptación de referentes internacionales, nacionales, leyes, decretos, entre otros<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> En este análisis no se contempla a la SDM debido a que en la caracterización realizada previamente por la entidad no se indagó por este aspecto.

### 7.2.3.1. Uso de conceptos estandarizados

El uso de conceptos estandarizados en el proceso de producción de estadísticas garantiza la coherencia de las operaciones estadísticas, contemplando las dimensiones *al interior de la base de datos, entre base de datos, series de tiempo y con otras entidades*, esto permite que los conceptos utilizados en la definición de las variables no se usen de manera indistinta con respecto a otras definiciones.

Tabla 7. Conceptos estandarizados

Conceptos Estandarizados	Número de operaciones estadísticas	Participación (%)
Sí	47	67,1
No	23	32,9
Sin información	0	0

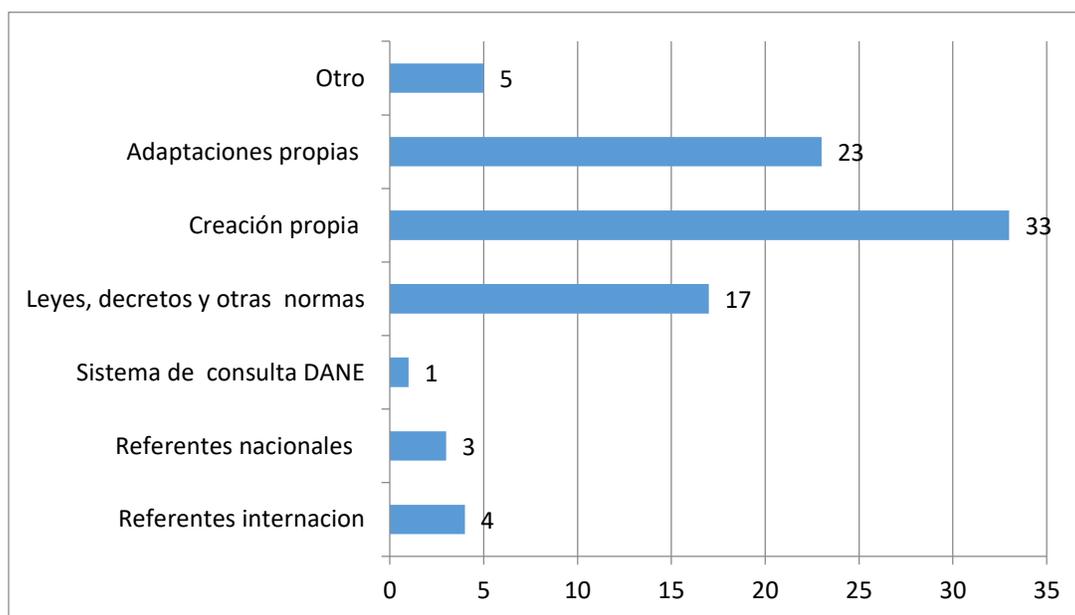
Fuente: SDP – DICE.

Así, como se evidencia en la anterior tabla, el 32,9% de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad no utilizan conceptos estandarizados en el proceso de producción estadística. Es importante identificar que si las entidades no establecen ni documentan un marco conceptual estandarizado, los datos pierden coherencia y en consecuencia no podrían ser comparables.

No obstante, de las 70 operaciones estadísticas, el 67,1% (47) consideran conceptos estandarizados en la fase de diseño del proceso de producción de información estadística. De igual manera y como se observa en el siguiente gráfico, los conceptos más utilizados para el proceso de información estadística en el sector vienen de la creación y adaptaciones propias, y, en tercer lugar, de lo dispuesto en leyes, decretos y otras normas, según el objetivo de la operación estadística.

Por su parte, la fuente de conceptos estandarizados menos utilizada es el Sistema de Consulta del Departamento Administrativo Nacional de Estadístico. Lo anterior puede derivar en la producción de información estadística distrital que no sea acorde con los lineamientos nacionales enmarcados dentro del Sistema Estadístico Nacional.

Gráfica 16. Operaciones Estadísticas según Conceptos Estandarizados



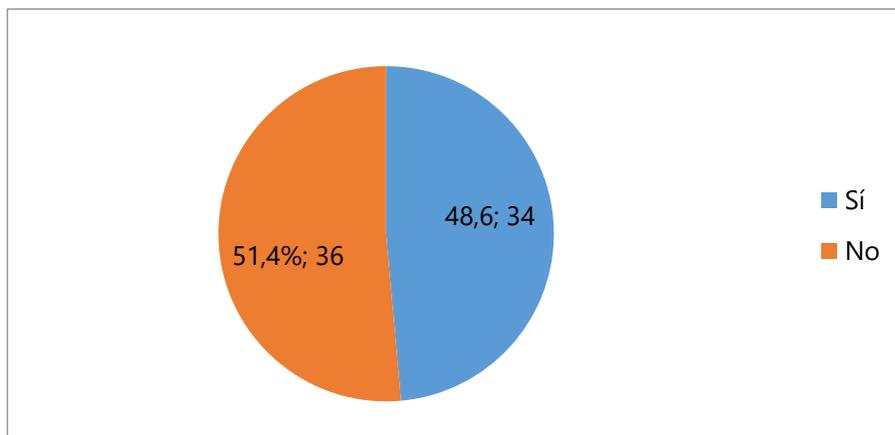
Fuente: SDP – DICE.

### 7.2.3.2. Uso de nomenclaturas y clasificaciones

Esta sección corresponde al uso de nomenclaturas o clasificaciones estandarizadas en el diseño de las operaciones estadísticas. De acuerdo al DANE, las entidades deben “documentar y asegurar que en las operaciones estadísticas se apliquen y usen las nomenclaturas y las clasificaciones adaptadas y/o adoptadas o elaboradas” (DANE, 2017b, pág. 20). En el marco de criterios de coherencia y comparabilidad de los datos, el uso de nomenclaturas y clasificaciones garantiza un lenguaje común para el aprovechamiento y análisis de la información estadística producida por el sector.

Es así que para el Sector Movilidad se identifica que el 48,6% de las operaciones estadísticas hacen uso de nomenclaturas y/o clasificaciones. Por su parte, el 51,4% de las operaciones no hacen uso de estos estándares. En el sentido de uso de estándares estadísticos, las entidades que no establecen ni documentan un marco conceptual y metodológico estandarizado corren el riesgo de que los datos producidos pierdan el alcance y coherencia y, en consecuencia, no puedan ser comparables o integrables.

Gráfica 17. Operaciones Estadísticas que hacen uso de Nomenclaturas y/o clasificaciones estandarizadas.



Fuente: SDP DICE.

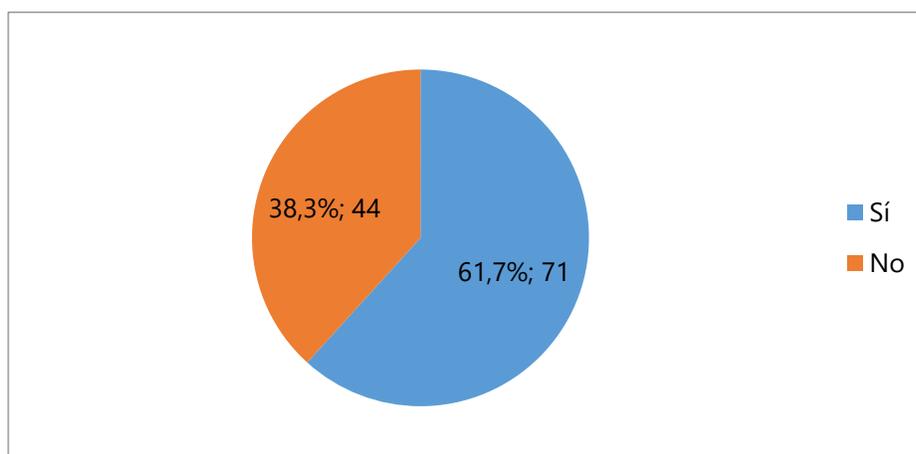
### 7.3. Análisis de ejecución de las operaciones estadísticas

La tercera fase del proceso de producción de información estadística corresponde a la ejecución, la cual tiene como objetivo implementar las acciones previamente establecidas en el diseño de la operación estadística, "desarrollando la recolección y procesamiento de datos, con el fin de tener la información estadística que satisface el requerimiento identificado" (Lineamientos para el proceso estadístico en el Sistema Estadístico Nacional - SEN, 2017, pág. 22).

En este sentido, las operaciones estadísticas identificadas para el Sector Movilidad son analizadas teniendo en cuenta los elementos asociados a la recolección y procesamientos de los datos.

En cuanto al uso de herramientas tecnológicas en el proceso de producción de estadística, las entidades "deben determinar la infraestructura tecnológica necesaria para ejecutar la operación y definir el aplicativo (software) que se requiere para el desarrollo de actividades", tales como: captura, consolidación, almacenamiento, lectura, aplicación de procesos estadísticos y la generación de resultados a partir de la información obtenida (DANE, 2017b, pág. 25).

Gráfica 18. Uso de Herramientas Tecnológicas.



Fuente: SDP – DICE.

Como se evidencia en el anterior gráfico, el 61,7% de las operaciones estadísticas hacen uso de alguna herramienta tecnológica en el proceso de producción estadística. Por el contrario, el 38,3% no usan ninguna herramienta tecnológica, lo cual indica que las operaciones estadísticas pueden tener el riesgo de cometer errores en el desarrollo de la operación y disminuye de forma eficiente la relación tiempo- costo en el mediano plazo. Así mismo, cuando los procesos se encuentran sistematizados los resultados se obtendrán con mayor oportunidad.

#### **7.4. Revisión de la Fase de análisis de las operaciones estadísticas<sup>17</sup>**

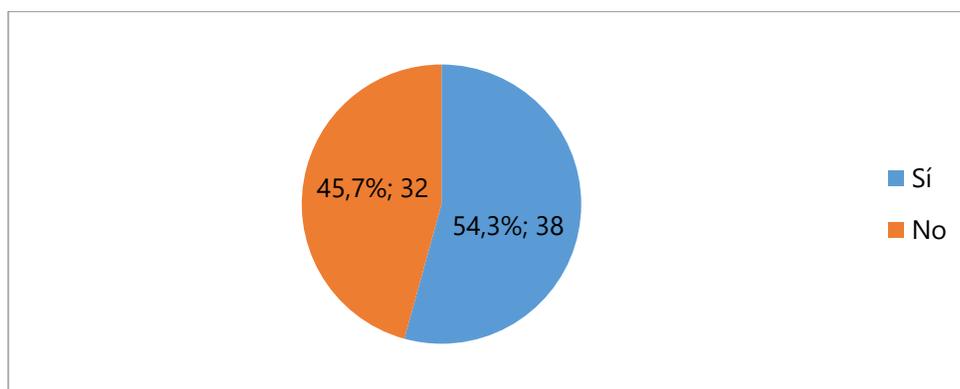
La cuarta etapa del proceso de producción de información estadística corresponde al análisis de los datos obtenidos en la fase de ejecución, esta etapa tiene como objetivo “interpretar la información, y verificar la coherencia y consistencia para garantizar su calidad” (Lineamientos para el proceso estadístico en el Sistema Estadístico Nacional, 2017, pág. 26).

---

<sup>17</sup> En este análisis no se contempla a la SDM debido a que en la caracterización realizada previamente por la entidad no se indagó por este aspecto.

En este sentido, las operaciones estadísticas identificadas para el Sector Movilidad son consideradas teniendo en cuenta los elementos asociados al análisis de los datos.

Gráfica 19. Procesos de validación de inconsistencias sobre la base de datos.

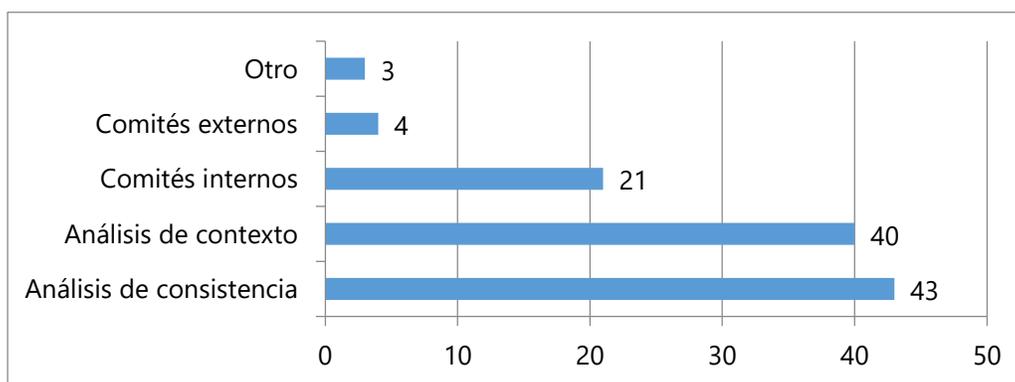


Fuente: SDP – DICE.

Como se evidencia en el gráfico anterior, el 54,3% de las operaciones estadísticas cuentan con un análisis de verificación de coherencia y consistencia a los datos procesados en la fase de ejecución. Esto permite que el productor pueda identificar errores, confirmar la coincidencia con el fenómeno de estudio, la coherencia con ciclos de medición anteriores y sus respectivas tendencias, verificar el cumplimiento de los objetivos y alcance de la operación estadística, entre otros.

Así mismo, de acuerdo con la siguiente gráfica, la validación más frecuente se enfoca en el análisis de consistencia, seguido del análisis de contexto y de los comités internos. Con menor frecuencia se hace uso de los comités externos para realizar análisis y validaciones de la información.

Gráfica 20. Validación de inconsistencias.



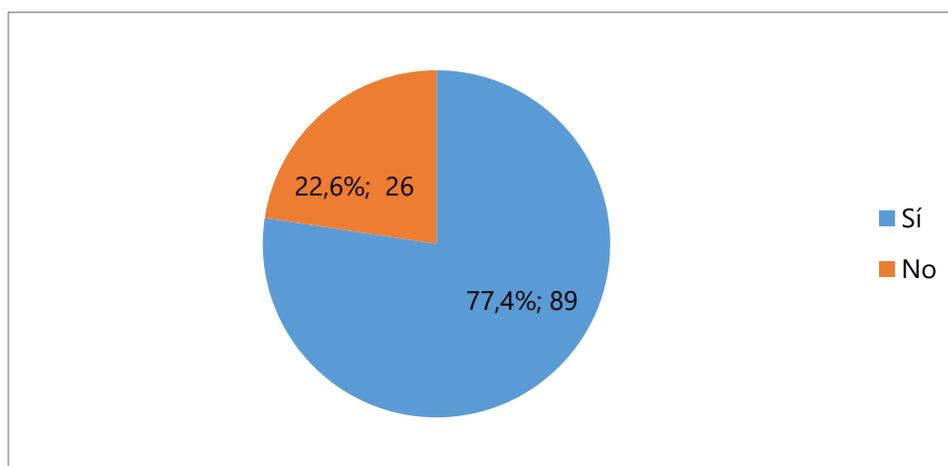
Fuente: SDP – DICE.

### 7.5. Análisis de la difusión de las operaciones estadísticas

La quinta etapa y última del proceso de producción de información estadística corresponde a la difusión de los resultados, esta etapa tiene como objetivo “dar a conocer la información estadística generada por la operación estadística, con su respectiva documentación de soporte” (Lineamientos para el proceso estadístico en el Sistema Estadístico Nacional - SEN, 2017, pág. 27).

En este sentido, las operaciones estadísticas identificadas para el Sector Movilidad son analizadas teniendo en cuenta los elementos esenciales de la difusión de la información generada. Así, para este sector se identifica que el 77,4% de las operaciones estadísticas difunden sus resultados.

Gráfica 21. Difusión de la información estadística producida.



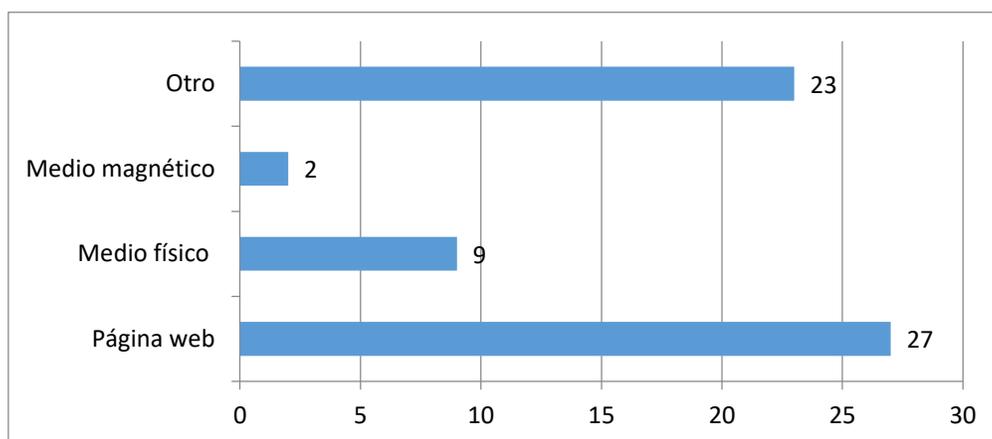
Fuente: SDP – DICE.

Como se muestra en el anterior gráfico, el 22,6% de las operaciones estadísticas no difunde sus resultados, limitando el aprovechamiento de la información al ámbito interno de las entidades productoras. Es importante anotar que difundir las estadísticas permite reflejar el esfuerzo institucional en los procesos de producción de estadísticas, y, a su vez, facilita el acceso de la ciudadanía a bienes públicos como la información, insumo indispensable para la toma de decisiones basadas en la evidencia.

#### 7.5.1. Análisis de los medios de difusión

De igual manera, como se observa en el siguiente gráfico, de las 89 operaciones estadísticas que difunden los resultados, el medio de difusión que tiene mayor predominancia es la disposición en la página web de la entidad y el de menor uso es el medio físico, lo cual es coherente con el creciente manejo del internet en la búsqueda y acceso de información. El otro medio que es utilizado para difundir la información corresponde a resoluciones u correos electrónicos.

Gráfica 22. Medios de difusión de los resultados de la información estadística.



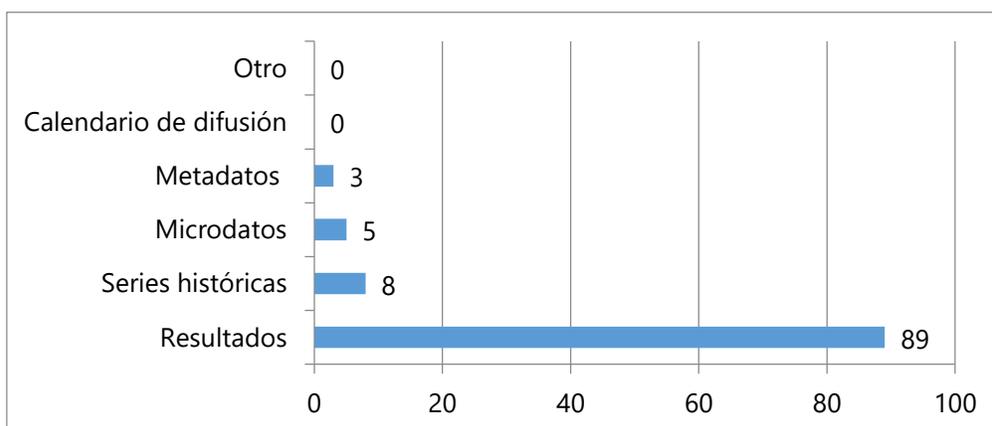
Fuente: SDP – DICE.

#### 7.5.2. Análisis de los documentos que se difunden

Como una buena práctica, los resultados de las operaciones estadísticas deben tener siempre un contexto para el buen uso de la información estadística, en este sentido, deben estar acompañadas por documentación desarrollada en la fase de diseño que permita a los usuarios conocer en detalle los pasos seguidos por el productor de información estadística; además, de series históricas que permitan realizar comparación de los resultados a través del tiempo.

De acuerdo con lo anterior, se puede identificar que las 89 operaciones estadísticas, casi que en su totalidad, solo difunden sus resultados pues en pocos casos ponen a disposición de los usuarios los metadatos (3), los microdatos (5) y las series de tiempo (8) de las estadísticas generadas. Según esta situación, las entidades deben generar estrategias para disponer y facilitar el acceso a los microdatos, los metadatos y las series de tiempo, principalmente, con el fin de permitir a los diferentes usuarios poder realizar un mayor aprovechamiento y análisis de la información generada por la operación estadística en su conjunto.

Gráfica 23. Información estadística que se difunde.

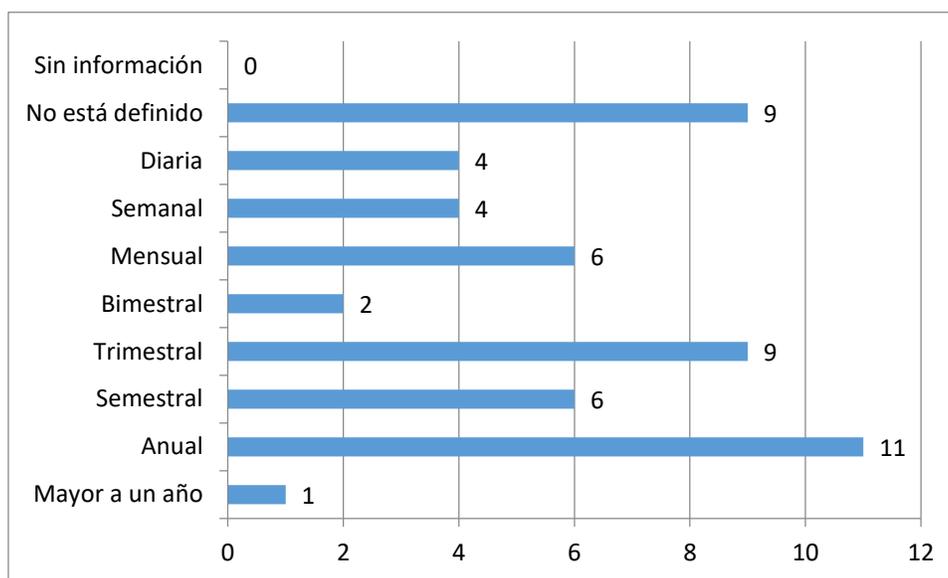


Fuente: SDP – DICE.

### 7.5.3. Análisis según la frecuencia de difusión de las operaciones estadísticas

La información estadística producida por las entidades debe ser publicada de manera puntual según lo establecido por el calendario de difusión y de manera oportuna de acuerdo a la medición del fenómeno de estudio. La gráfica siguiente muestra que la mayor parte de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad se difunden anual y trimestralmente, y en menor medida semanal y diariamente. La categoría "no definida" tiene una participación importante en el conjunto de periodicidades de difusión y sería importante trabajar en su regularización con el fin de fortalecer la oportunidad de la información del sector. Periodos mayores a un año y bimestrales son poco utilizados.

Gráfica 24. Periodicidad de difusión los resultados.



Fuente: SDP – DICE.

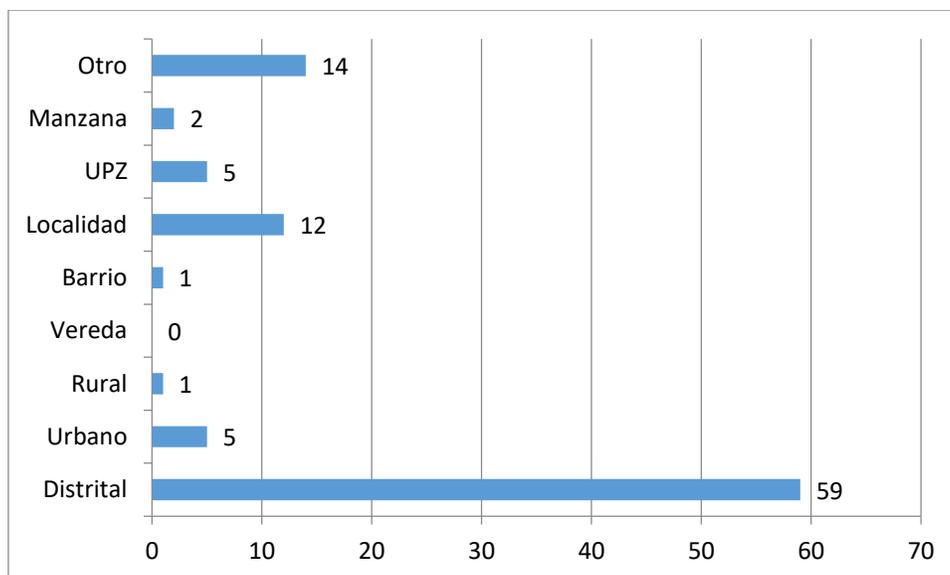
Considerando que la frecuencia o a periodicidad de difusión de la información depende de las necesidades de los usuarios o de requerimientos sustentados en la norma, y que en ningún caso los usuarios disponen de una programación de entrega de información de la operaciones estadísticas, es pertinente que la producción de información estadística del sector cuente con calendarios de difusión sustentados en estas demandas con el fin de buscar instrumentos que les permitan garantizar la puntualidad y oportunidad de sus estadísticas.

#### *7.5.4. Análisis según la desagregación de los resultados difundidos de las operaciones estadísticas*

En términos de entrega de los resultados generados por las operaciones estadísticas, se puede identificar que, según las variables establecidas en el diseño de dichas operaciones, se pueden obtener resultados con desagregaciones geográficas o temáticas atendiendo al objetivo y a los requerimientos sobre cada operación estadística.

De esta manera, con respecto a la desagregación geográfica de los resultados de la operación estadística que son puestos a disposición de los usuarios, la siguiente gráfica presenta los niveles de desagregación más frecuentes en la información del Sector Movilidad.

Gráfica 25. Nivel de desagregación geográfica de la información estadística.



Fuente: SDP – DICE.

Del total de las operaciones estadísticas que se difunden (89) se identifica que el 66,3% entrega información a nivel distrital, el 13,5% a nivel de localidad, el 5% a nivel de UPZ y un 5% también a nivel urbano. En otras desagregaciones, las entidades del sector manejan otras zonas de influencia de proyectos y segmentos viales, por ejemplo. Lo anterior evidencia la necesidad de trabajar en el mayor desglose de la información con el fin de fortalecer la relevancia de la información en términos de precisar aún más los fenómenos objeto de estudio en relación con su comportamiento en niveles más detallados de análisis.

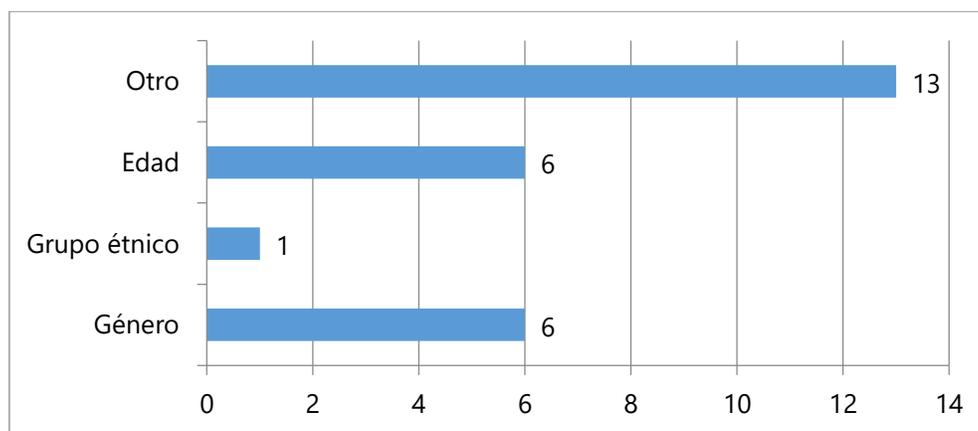
Para el caso de entrega de resultados de la desagregación temática<sup>18</sup>, se puede identificar que las operaciones estadísticas que se difunden entregan la información con alguna desagregación temática acorde al análisis del fenómeno. Así, en 6 casos

<sup>18</sup> En este análisis no se contempla a la SDM debido a que en la caracterización realizada previamente por la entidad no se indagó por este aspecto.

las operaciones estadísticas que difunden presentan sus resultados desagregados por género; 6 por edad; y 1 por grupo étnico.

La categoría de desagregación "otra" representa los restantes 13 casos y en ésta principalmente se utilizan desagregaciones referentes a tipología de buses, componentes del SITP, tipo de malla vial, población beneficiada y estado de área y calzada, entre otras.

Gráfica 26. Operaciones estadísticas difundidas según desagregación temática.

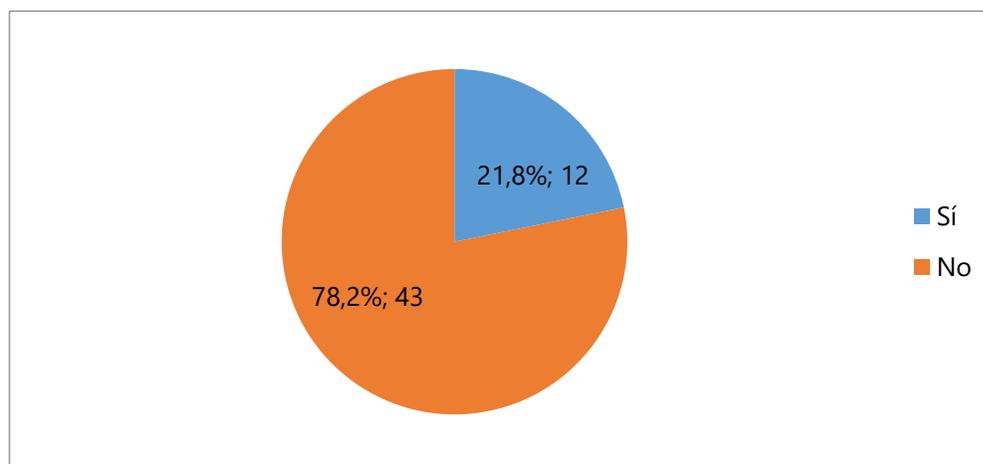


Fuente: SDP – DICE.

## 7.6. Uso de los sistemas de información

Un sistema de información corresponde a un conjunto de elementos integrado y coordinado que cuenta con una entrada (datos, indicadores, etc) la cual es procesada y consolidada para, finalmente, generar salidas de información procesada, validada y agregada, en respuesta a requerimientos previamente definidos. De esta manera, contar con sistemas de información permite que la actividad estadística pueda desarrollarse de manera ordenada, obedeciendo a procesos lógicamente conectados.

Gráfico 27. Disponibilidad de sistemas de información



Fuente: SDP DICE.

Teniendo en cuenta la caracterización de las operaciones estadísticas realizadas por las entidades del Sector Movilidad, se identifica que el 78,2% (43) de las operaciones no cuentan con sistemas de información para los procesos de producción de información estadística. Por el contrario, sólo el 21,8% (12) de las operaciones estadísticas identifican el uso de sistemas de información; sin embargo, no se encuentran claramente definidos. En este sentido, es importante que el Distrito implemente un inventario detallado de los sistemas de información al servicio de la producción de información estadística con los que cuentan las entidades productoras de estadísticas en la Ciudad.

### 7.7. Análisis de Calidad Estadística

De acuerdo con la Norma Técnica de la Calidad del Proceso Estadístico definida por el DANE, la calidad estadística se entiende como el cumplimiento de las propiedades que debe tener el proceso y el producto estadístico, para satisfacer las necesidades de información de los usuarios. En línea con lo anterior, la formulación de un Plan Estadístico no solo debe enfocarse en garantizar que se produzcan las estadísticas que se requieren, sino que también respondan a las expectativas que sobre ellas tienen los usuarios.

De esta manera, si bien en esta sección no se realiza propiamente una evaluación del cumplimiento de la Norma Técnica de Calidad por parte de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad, sí se busca, a través de un índice de calidad<sup>19</sup>, contar con una aproximación a una valoración de la calidad estadística, mediante la medición de aspectos de las operaciones estadísticas del sector, asociados a los atributos de oportunidad, coherencia, accesibilidad y credibilidad<sup>20</sup>.

A partir de la caracterización de las operaciones estadísticas registradas en el formulario de Identificación de Oferta de Información Estadística, se seleccionó un grupo de preguntas que permiten obtener elementos que dan cuenta de los siguientes atributos de calidad estadística<sup>21</sup>.

**Credibilidad.** Es la confianza que depositan los usuarios en los productos estadísticos basándose en la percepción de que estos se producen de manera profesional de acuerdo con estándares estadísticos adecuados y que las políticas y prácticas son transparentes.

**Oportunidad.** Se refiere al tiempo que transcurre entre la ocurrencia del fenómeno del estudio y la publicación de la información estadística, de tal manera que sea útil para la toma de decisiones.

**Accesibilidad.** Facilidad con que la información estadística puede ser ubicada y obtenida por los usuarios. Contempla la forma en que ésta se provee, los medios de difusión, así como la disponibilidad de los metadatos y los servicios de apoyo para su consulta.

**Coherencia.** Se refiere al grado en que están lógicamente conectados los conceptos utilizados, las metodologías aplicadas y los resultados producidos por la operación.

Asimismo, se estableció la siguiente metodología para determinar los niveles de calidad de cada una de las operaciones estadísticas del sector:

---

<sup>19</sup> La construcción y metodología de cálculo del Índice de calidad de la oferta estadística puede consultarse en el Anexo

<sup>20</sup> Establecidos en la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico NTC PE: 1000.

<sup>21</sup> Conceptos recuperados de <https://www.sen.gov.co/page/Calidadb>

Cada atributo de calidad es valorado con un indicador que puede tomar un valor entre 0 y 25 puntos. Se definieron tres niveles que permiten ubicar la calidad de las operaciones estadísticas, con respecto a un atributo, de acuerdo con los rangos que se muestran a continuación.

Rangos de Puntajes	Nivel de calidad
de 0 - 10 (menor a 10)	Baja
de 10 - 20 (menor a 20)	Media
de 20 - 25 (menor o igual a 25)	Alta

Fuente: SDP– DICE. 2019.

El indicador sintético o índice de calidad de la oferta está compuesto por la agregación de los resultados de los indicadores parciales calculados para cada uno de los 4 atributos, según el nivel alcanzado por estos entre los 0 y 25 puntos. Asimismo, como se muestra a continuación, se construyó un rango entre 0 y 100 puntos que considera el total de puntos que pueden obtenerse en conjunto por los 4 indicadores y se definieron tres rangos que determinan el nivel de calidad alcanzado en términos globales, de acuerdo con el resultado del índice de calidad<sup>22</sup>.

Rangos de Puntajes	Nivel de calidad
de 0 - 50 (menor a 50)	Baja
de 50 - 80 (menor a 80)	Media
de 80 - 100 (menor o igual a 100)	Alta

Fuente: SDP– DICE. 2019.

Es preciso mencionar que el cálculo del índice de calidad del Sector Movilidad, para este diagnóstico, no incluye la oferta estadística de la Secretaría Distrital de Movilidad. Este hecho se explica porque, al igual que en los análisis de algunas de las secciones precedentes, la información de caracterización de la oferta disponible para la Secretaría, recabada en el año 2016, no es suficiente para realizar, de manera integral, la medición de este indicador. En consecuencia, este ejercicio se realizó sólo para el IDU, la Terminal de Transportes, Transmilenio S.A., y la Unidad de Mantenimiento Vial.

---

<sup>22</sup> Para ampliar esta información puede consultarse la Metodología de Cálculo del índice de calidad de la oferta, documento que se encuentra en el Anexo 2 (ver carpeta de anexos).

Una vez calculado el índice de calidad de la oferta para las operaciones estadísticas del Sector Movilidad, excluyendo a la Secretaría Distrital de la Movilidad, se obtuvieron los siguientes resultados que deben interpretarse como un indicio del estado en el que se encuentra la producción del sector frente a los atributos de calidad estadística considerados.

Tabla 8. Índice de Calidad de Oferta para el Sector Movilidad.

SECTOR MOVILIDAD		NIVEL
CREDIBILIDAD	8,9	Credibilidad Baja
OPORTUNIDAD	13,6	Oportunidad Media
ACCESIBILIDAD	13,3	Accesibilidad Media
COHERENCIA	10,8	Coherencia Media
<b>CALIDAD</b>	<b>46,6</b>	<b>Calidad Baja</b>

Fuente: SDP – DICE.

La credibilidad se está viendo afectada por aspectos como las pocas acciones que se realizan en el sector para conocer las necesidades de información de los usuarios, menos de la mitad de las operaciones documentan sus procesos, el bajo uso de conceptos estandarizados, más de la tercera parte de las operaciones no realizan análisis de consistencia a los resultados obtenidos, y menos de la mitad de las operaciones no utilizan herramientas tecnológicas para su desarrollo, lo que puede repercutir en un mayor riesgo de inconsistencias y fallas en la consolidación, procesamiento y generación de la información.

Por su parte, la oportunidad está comprometida en la medida en que casi la cuarta parte de las operaciones estadísticas del sector no difunden sus resultados y en varios casos hay rezagos en la última difusión de resultados reportada y la periodicidad de difusión de las operaciones.

En cuanto al nivel medio de accesibilidad, este resultado se explica principalmente debido a que para la mayoría de las operaciones estadísticas solo se pone a disposición de los usuarios los resultados y no se da acceso a microdatos, series históricas u otra información asociada a las operaciones, impidiendo hacer un mayor aprovechamiento de la información.

La baja coherencia de la información estadística se ve reflejada en que en más de la mitad de las operaciones estadísticas no se hace uso de nomenclaturas y clasificaciones y aproximadamente en la tercera parte de las operaciones no se utilizan conceptos estandarizados por lo que se pierde la comparabilidad de las estadísticas disponibles en el sector.

El resultado de esta valoración aproximada de la calidad de las estadísticas del sector debe llevar considerar estrategias orientadas a mejorar y fortalecer el rigor metodológico con el que se desarrollan las operaciones estadísticas y a garantizar la satisfacción de las expectativas de los usuarios frente a la información puesta a su disposición.

## **CAPÍTULO VIII. ANÁLISIS DE POSIBLES DUPLICIDADES EN LA PRODUCCIÓN DE ESTADÍSTICAS**

Uno de los aspectos que justifican la formulación de un Plan Estadístico es la realización de un análisis que permita determinar la existencia de duplicidades en la producción de información estadística. Esta revisión permite dar cuenta de una misma operación estadística que es generada simultáneamente por más de una dependencia de una entidad, o por dos o más entidades del distrito.

De presentarse esta situación, es necesario llegar a acuerdos entre dependencias de una misma entidad o entre entidades del distrito para establecer, en primer lugar, si efectivamente se trata de una duplicidad ya que puede darse el caso de propósitos, metodologías o coberturas distintas y, en segundo lugar, si se concluye que la operación estadística está repetida, definir quién es el único responsable de su producción y así optimizar el uso de recursos asociados a la generación de información estadística.

En el caso del Sector de Movilidad, de acuerdo con la información suministrada por los funcionarios de las entidades que conforman este Sector, mediante los formularios de caracterización de 70 procesos de producción de información estadística<sup>23</sup>, se reportan 5 posibles duplicidades en la oferta estadística de las siguientes tres entidades.

---

<sup>23</sup> En esta sección no se consideran los 45 conjuntos de datos de la Secretaría Distrital de Movilidad debido a que la pregunta asociada a la duplicidad no estaba contenida en la caracterización que se tomó previamente de la SDM. Este aspecto será profundizado en la implementación del Plan Estadístico del Sector Movilidad.

Tabla 9. Posibles duplicidades de información en el Sector Movilidad.

Entidad	Nombre de la información estadística identificada	Nombre de la información estadística posiblemente duplicada
TMSA	Estadísticas de lesionados	Número de lesionados en la ciudad por accidentes de tránsito
TMSA	Estadísticas de muertos (fallecidos)	Número de muertos en la ciudad accidentes de tránsito
UAERMV	Mejoramiento	Kilometro - carriles intervenidos.
	Proceso de Intervención de la malla vial local	Indicador de gestión- cumplimiento de metas de intervención
IDU	Base de datos social y caracterización socioeconómica de cada proyecto	Base de datos de la Secretaría de Hábitat

Fuente: SDP – DICE.

En este diagnóstico sólo se determina la existencia de posibles duplicidades considerando que éstas se definirán como ciertas o efectivas, es decir que realmente se presentan, una vez sean analizadas en conjunto por las dependencias o entidades que producen la información posiblemente duplicada. Por lo anterior, es necesario precisar las variables que se recogen y los reportes que realizan las cinco operaciones para confirmar la duplicidad manifestada, actividad que será parte de la implementación del Plan Estadístico Distrital.

## CAPÍTULO IX. ANÁLISIS POR USO DE LA OFERTA DE ESTADÍSTICAS

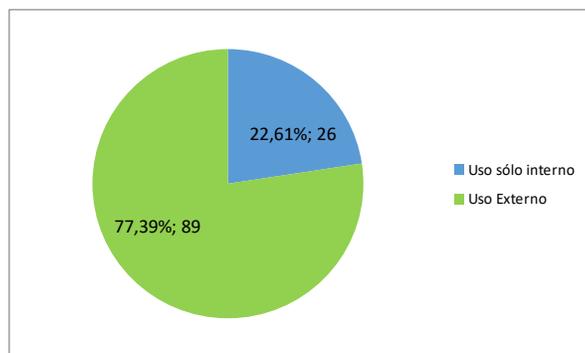
Con respecto al uso de la información generada por las 115 operaciones estadísticas desarrolladas en el Sector Movilidad, de acuerdo con la caracterización que realizaron los funcionarios del Sector, se puede determinar lo siguiente.

- **Ochenta y nueve (89)** de ellas, es decir el 77,39%, satisfacen necesidades externas de información, es decir que además de ser utilizadas por las mismas entidades productoras, tienen un uso más allá del ámbito interno.
- **Veintiséis (26)** de ellas, es decir el 22,61%, tiene un uso exclusivamente interno, es decir que su producción está orientada a atender únicamente requerimientos de información de la entidad responsable de la misma.

El uso interno y externo de la información generada por las operaciones estadísticas del Sector Movilidad es un indicativo de su relevancia, esto es, determina el alcance y tipo de decisiones que se pueden tomar a partir de esta. En ese sentido, un análisis adicional con respecto al uso externo de la información estadística producida tiene que ver con su aprovechamiento ya sea por otras entidades del Sector u otras entidades del Distrito o, incluso, por entidades del nivel Nacional.

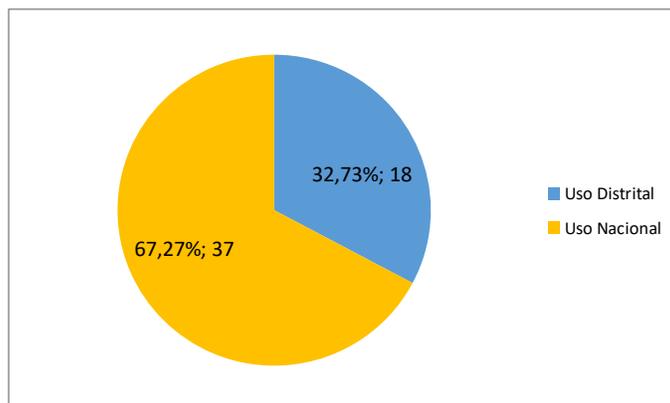
Las siguientes gráficas muestran los hallazgos obtenidos en este capítulo del diagnóstico.

Gráfica 27. Uso interno y externo de la información estadística producida en el Sector Movilidad.



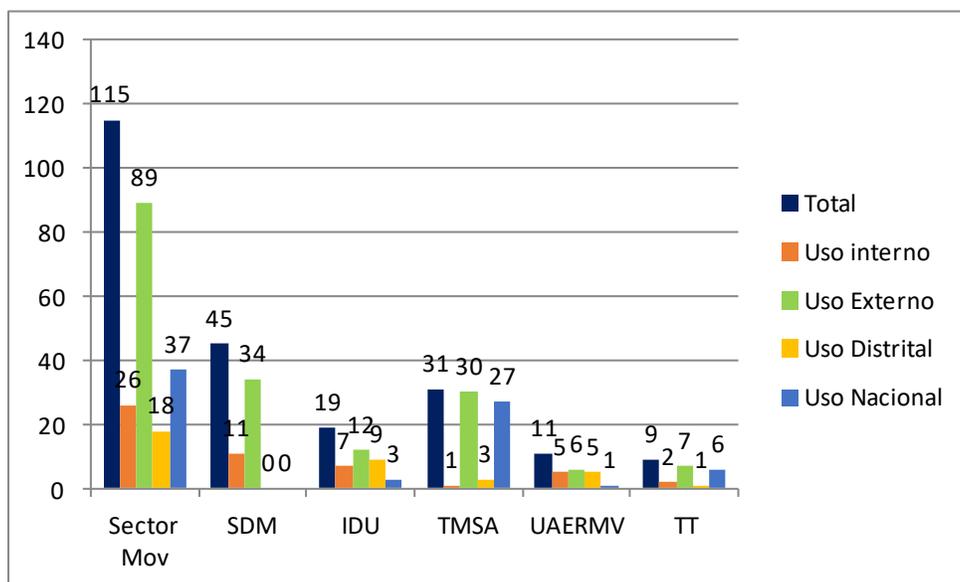
Fuente: SDP - DICE.

Gráfica 28. Uso distrital y nacional de la información estadística producida en el Sector Movilidad.



Fuente: SDP - DICE.

Gráfica 29. Uso de la información producida por el Sector Movilidad y sus entidades.



Fuente: SDP - DICE.

Con respecto al uso distrital y/o nacional, para este análisis se excluyeron las operaciones estadísticas de la Secretaría de Movilidad porque la caracterización disponible no consideró la información necesaria frente a este aspecto. Así, de 55 operaciones estadísticas, 37 de ellas tienen un uso nacional por parte de entidades como el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, el

DANE y la Procuraduría General de la Nación. Por su parte, las 18 operaciones de uso distrital responden a requerimientos de Órganos de Control como la Contraloría y la Veeduría distritales o de Secretarías como la General y la de Planeación, además, por supuesto, de la Secretaría de Movilidad.

## **CAPÍTULO X. ANÁLISIS DE DEMANDA DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

Determinar el estado de la demanda de información estadística es uno de los insumos fundamentales que se generan en la etapa de diagnóstico de la actividad estadística del Distrito. En gran medida, un Plan Estadístico se formula a partir de los hallazgos que se obtengan de la caracterización de los requerimientos de información existentes en términos de su satisfacción total o parcial o, por el contrario, de su insatisfacción total.

La existencia total o parcial o la inexistencia de estadísticas juegan un papel determinante en la formulación, seguimiento y evaluación de políticas y programas que materializan la gestión misional de las entidades del distrito y también inciden de manera significativa en los procesos de toma de decisiones que desarrolla la ciudadanía en general.

Este capítulo clasifica la demanda identificada y caracterizada por el Sector Movilidad en cuanto al área temática y subtema al que pertenecen y, posteriormente, define qué porcentaje de los requerimientos se encuentran totalmente cubiertos, parcial y mínimamente atendidos y, por último, totalmente insatisfecho.

### **10.1 Clasificación Demanda según área temática y subtema**

Como se mencionó en el capítulo 4 del presente documento, las operaciones estadísticas registradas se clasificaron según los lineamientos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística y teniendo en cuenta los requerimientos y características específicas del Distrito. De la misma manera, a continuación, se evidencian los resultados de la clasificación por área y subtema de las demandas de información estadística registradas por el Sector.

Así, una vez analizados las 55 demandas identificadas y caracterizadas, se identifica que el 63,7% (35) fueron clasificadas dentro del área temática económica; 30,9% (17) dentro del área social, y el restante 5,4% (3) en la temática ambiental.

Tabla 10. Clasificación temática de la demanda.

Área temática	Total
Social	17
Económica	35
Ambiental	3

Fuente: SDP – DICE.

#### Clasificación demanda según subtema<sup>24</sup>

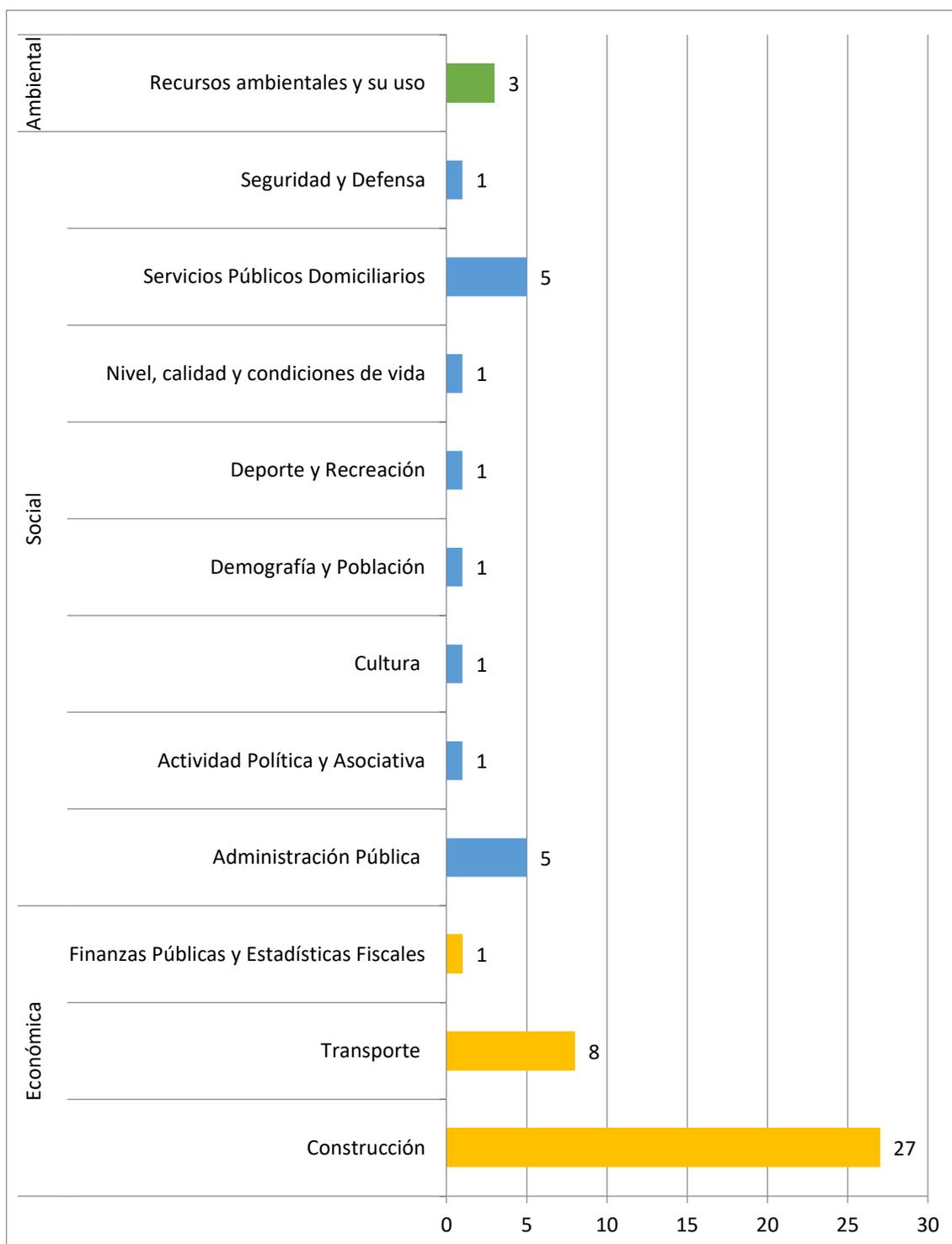
Como se puede evidenciar en el siguiente gráfico, dentro del área económica el subtema *Construcción* es el que agrupa mayor número de demandas (27), seguido del subtema *Transporte* (8) y con una sola operación aparece el subtema *Finanzas públicas y estadísticas fiscales*.

En segundo lugar, en el área social, los subtemas Administración Pública (5) Servicios públicos domiciliarios (5) es en donde se agrupa el mayor número de demandas; les siguen, con sólo una (1) demanda en cada uno de ellos los subtemas *Actividad Política y Asociativa*, *Cultura*, *Demografía y Población*, *Deporte y Recreación*, *Nivel, calidad y condiciones de vida* y *Seguridad y Defensa*.

Finalmente, el en área temática ambiental, se ubican tres (3) demandas que pertenecen al subtema *Residuos Ambientales y su uso*.

<sup>24</sup> Para ampliar información ver *metodología para el desarrollo de planes estadísticos*. DANE. Agosto, 2018.

Gráfica 30. Clasificación demanda según subtema.

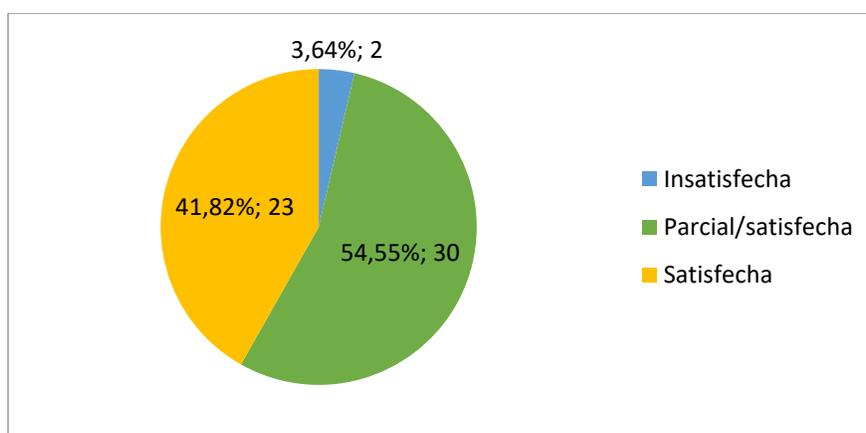


Fuente: SDP – DICE.

## 10.2. Demanda según nivel de satisfacción

La siguiente gráfica muestra la participación porcentual que tiene la demanda reportada por el Sector Movilidad de acuerdo con la satisfacción que actualmente tienen estos requerimientos de información estadística, adicionalmente los flujos de información al detalle se encuentran en el anexo de Excel de resultados del cruce de oferta y demanda.

Gráfica 31. Distribución porcentual de la satisfacción de la demanda.



Fuente: SDP – DICE.

### 10.2.1. Demanda totalmente satisfecha

La demanda totalmente satisfecha corresponde a aquellos requerimientos de información que son atendidos cubriendo la totalidad de las expectativas que los usuarios tienen sobre estos en términos de desagregación geográfica, desglose temático y comparabilidad con otra información, entre otros aspectos. De esta manera, de acuerdo con lo registrado por las entidades del Sector Movilidad, de las 55 demandas identificadas, el 41,2% (23) se encuentran satisfechas en su totalidad.

De acuerdo con la gráfica anterior, es preciso generar estrategias para cubrir las necesidades de información del Sector ya que, actualmente, menos de la mitad, aproximadamente, de la información estadística que requieren las entidades que responden por la movilidad distrital está siendo atendida con suficiencia, situación

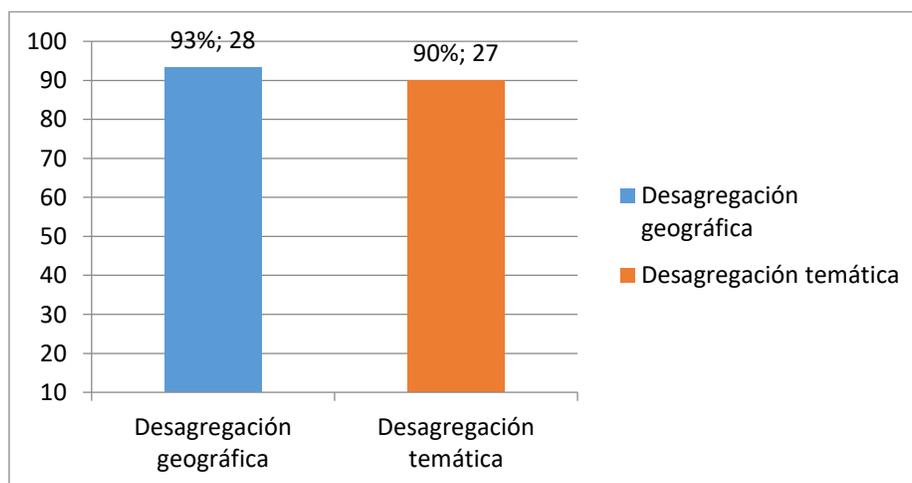
que evidencia riesgos para el soporte de las funciones misionales y de la toma de decisiones bien informadas.

### 10.2.2. Demanda parcial y mínimamente satisfecha

Las demandas caracterizadas como parcial y mínimamente satisfechas corresponden a aquellas que no son atendidas en su totalidad de acuerdo con las necesidades de los usuarios. Así, dicha situación puede presentarse cuando pese a recibir la información, esta no tiene los niveles de desagregación, cobertura temática o parámetros que permitan su uso de acuerdo con las expectativas esperadas. Según lo anterior, el 54,55% de las demandas (30) están siendo parcial o mínimamente satisfechas.

Como se mencionó anteriormente, los niveles de insatisfacción pueden variar dependiendo la percepción de los usuarios con respecto a la forma en la que reciben la información. Así, como se relaciona en el siguiente gráfico, de las 30 demandas registradas como satisfechas de manera parcial o mínima, en el 93,33% de ellas la cobertura geográfica se satisface parcial o mínimamente y en el 90% de ellas ocurre lo mismo con la cobertura temática de la información recibida, es decir sólo 3 de estas 30 demandas satisfacen plenamente sus requerimientos en cuanto a la temática buscada.

Gráfica 32. Razones por las que la demanda se satisface parcial o mínimamente.



Fuente: SDP – DICE.

### *10.2.3. Demanda totalmente insatisfecha*

La demanda totalmente insatisfecha, como se mencionó líneas arriba, corresponde a aquella información que se hace necesaria para el cumplimiento de las funciones y actividades misionales del Sector pero no existe o se desconoce si está siendo producida por otra entidad del Distrito. Así, de las 55 demandas analizadas para el Sector Movilidad, el 3,64% (2) hacen referencia a demandas totalmente insatisfechas. Estas dos demandas totalmente insatisfechas, son requerimientos planteados por el Instituto de Desarrollo Urbano y se relacionan con el Sistema Metro de Bogotá e información de arqueología distrital.

Si bien las demandas insatisfechas son una baja proporción con respecto al total de la demanda, es preciso coordinar con otras entidades distritales la producción de la información que atiende estos requerimientos que no están siendo cubiertos en la actualidad, considerando que podrían mejorar los procesos de planeación y gestión que se desarrollan en el Sector.

**ANEXO 1. Formularios de identificación y caracterización de oferta (F1) y demanda de información (F2) estadística. (Ver carpeta de anexos).**

**ANEXO 2. Metodología de cálculo del índice de calidad de la oferta. (Ver carpeta de anexos).**

## Índice de gráficas

Gráfica 1. Conjuntos de datos del Sector Movilidad, según tipo de conjunto de datos. .....	14
Gráfica 2. Participación porcentual de las entidades en la producción estadística del Sector Movilidad. ....	16
Gráfica 3. Conjuntos de datos con aprovechamiento estadístico del Sector Movilidad según tipo de operación estadística. ....	16
Gráfica 4. Distribución porcentual de registros administrativos del Sector Movilidad con y sin aprovechamiento estadístico. ....	17
Gráfica 5. Registros administrativos del Sector Movilidad con y sin aprovechamiento estadístico. ....	18
Gráfica 6. Operaciones estadísticas del Sector Movilidad que responden a un sustento normativo. ....	19
Gráfica 7. Operaciones estadísticas del Sector Movilidad, según sustento normativo. .....	20
Gráfica 8. Distribución porcentual de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad según áreas temáticas. ....	22
Gráfica 9. Temas de las operaciones estadísticas del Sector Movilidad. ....	23
Gráfica 10. Tipo de información estadística generada en el Sector Movilidad. ....	24
Gráfica 11. Distribución de las operaciones del Sector Movilidad según tipo de información. ....	25
Gráfica 12. Organización por niveles de la oferta de información estadística del Sector Movilidad. ....	27
Gráfica 13. Acciones para conocer las necesidades de los usuarios. ....	29
Gráfica 14. Actividades documentadas .....	31
Gráfica 15. Actividades documentadas según su estado .....	33
Gráfica 16. Operaciones Estadísticas según Conceptos Estandarizados.....	35
Gráfica 17. Operaciones Estadísticas que hacen uso de Nomenclaturas y/o clasificaciones estandarizadas. ....	36
Gráfica 18. Uso de Herramientas Tecnológicas. ....	37
Gráfica 19. Procesos de validación de inconsistencias sobre la base de datos. ....	38
Gráfica 20. Validación de inconsistencias.....	39
Gráfica 21. Difusión de la información estadística producida. ....	40
Gráfica 22. Medios de difusión de los resultados de la información estadística. ....	41
Gráfica 23. Información estadística que se difunde.....	42

Gráfica 24. Periodicidad de difusión los resultados. ....	43
Gráfica 25. Nivel de desagregación geográfica de la información estadística. ....	44
Gráfica 26. Operaciones estadísticas difundidas según desagregación temática. ....	45
Gráfica 27. Uso interno y externo de la información estadística producida en el Sector Movilidad. ....	53
Gráfica 28. Uso distrital y nacional de la información estadística producida en el Sector Movilidad. ....	54
Gráfica 29. Uso de la información producida por el Sector Movilidad y sus entidades. ....	54
Gráfica 30. Clasificación demanda según subtema. ....	58
Gráfica 31. Distribución porcentual de la satisfacción de la demanda.....	59
Gráfica 32. Razones por las que la demanda se satisface parcial o mínimamente...	60

### **Índice de tablas**

Tabla 1. Total conjunto de datos de oferta caracterizados.....	12
Tabla 2. Total conjunto de datos de demanda caracterizados. ....	12
Tabla 3. Conjunto de datos del Sector Movilidad según tipo de operación estadística. ....	15
Tabla 4. Análisis detección de necesidades.....	29
Tabla 5. Actividades documentadas.....	30
Tabla 6. Documentación de las actividades realizadas para el proceso de producción ....	32
Tabla 7. Conceptos estandarizados.....	34
Tabla 8. Índice de Calidad de Oferta para el Sector Movilidad.....	49
Tabla 9. Posibles duplicidades de información en el Sector Movilidad. ....	52
Tabla 10. Clasificación temática de la demanda.....	57