

**SDM -109094-2020***(Al responder cite este número)*

Bogotá, 24 de Julio 2020

Señor

**NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO**

Subsecretario de Despacho

Comisión del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

**CONCEJO DE BOGOTÁ**

Calle 36 No. 28 A - 41

Bogotá D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 28-07-2020 03:49:05

2020ER12103 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RTA PROPOSICION 587

OBS: —

Asunto Respuesta Proposición 587 de 2020— Radicado SDM 106059-2020  
Su Radicado: 2020EE7720 del 27 de julio ro 2020

Respetado señor Vanegas,

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

**1. Cuáles han sido las acciones y procesos adelantados respecto a la gestión en la reglamentación o prohibición de vehículos que prestan el servicio de transporte público y de manera informal.**

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) suscribió el contrato 2018-1761 cuyo objeto fue *“Realizar el diagnóstico, determinar el impacto en la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y formular alternativas de mitigación del transporte informal e ilegal en Bogotá D.C.”*, con el que se realizó un diagnóstico y caracterización del transporte ilegal de pasajeros, en Bogotá D.C., identificando las modalidades que operan en la ciudad, los puntos de origen y destino de algunas de estas modalidades y realizó una descripción de los esquemas de control actuales.

Con base en el diagnóstico, la consultoría propuso una serie de medidas dirigidas a reducir la demanda del transporte ilegal y de esta forma reducir el impacto negativo sobre el SITP. Estas medidas se enmarcan en los siguientes enfoques:

- Fortalecimiento de la autoridad y el control.
- Mejoramiento del SITP.
- Campañas de concientización, divulgación, promoción y sensibilización.
- Cambio normativo.
- Aprovechamiento de los modos de transporte pertenecientes a la micromovilidad.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

**ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.**

A partir del diagnóstico y las medidas propuestas, la entidad se encuentra formulando el plan de acción del sector para combatir el transporte ilegal, incluyendo medidas de pedagogía y cultura ciudadana, mejoramiento de protocolos de control y vigilancia por parte de las autoridades y del SITP, para lo cual se requiere de la colaboración de TRANSMILENIO S.A., y de los operadores del sistema, con el fin de establecer y realizar los ajustes y modificaciones de los servicios, así como de implementar las nuevas estrategias por parte del ente gestor como la puesta en marcha de la Fase V y el cumplimiento de los otrosés firmados con los concesionarios; además se espera la llegada de nueva flota con la que se podrán realizar mejoras que permitan aumentar la cobertura del servicio.

**3. ¿Qué programas y proyectos se están ejecutando para regular el servicio de bici taxi que se presta en algunos sectores de la ciudad? Discriminar por programas y proyectos indicando avances, retrasos y recursos invertidos. Remitir información en medio magnético (Excel).**

A partir de la expedición de la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, la SDM ha venido trabajando para determinar las condiciones establecidas en dicha resolución. Muestra de ello ha sido la realización del censo de bicitaxis en Bogotá mediante el conteo de vehículos que se encontraban en operación y la caracterización socioeconómica y poblacional de las personas asociadas a la misma entre enero 28 y abril 12 de 2019. De manera previa al censo se realizó un proceso de divulgación del mismo con alcaldías locales y con bicitaxistas en puntos de operación.

Este censo hace parte de la información base para el cumplimiento de la Resolución 3256 del 3 de agosto de 2018 y está siendo usado como insumo dentro de la estructuración del servicio.

Adicionalmente, la SDM contrató la estructuración técnica, tecnológica legal y financiera para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos de tipo triciclo o tricimóvil no motorizados o con pedaleo asistido para la ciudad de Bogotá, a través del Contrato 2019-1768, el cual finalizó el pasado mes de marzo del año en curso. A través del desarrollo de esta Consultoría se está cumpliendo con lo estipulado en la Resolución en mención del Ministerio de Transporte, *“Por la cual se reglamenta y autoriza la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna, aprovechando el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones, y se dictan otras disposiciones”* específicamente con el Artículo 6 que indica lo siguiente:

*“...la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio de estructuración técnica, legal y financiera, dentro de la cual se enmarcará la prestación del servicio de transporte, donde:*

*1. Determine y justifique el uso de estos vehículos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en su jurisdicción con base en alguno de los siguientes criterios:*

*a. Inexistencia de servicio público de transporte en las zonas de primera y última milla de los sistemas de transporte para la alimentación de pasajeros, o zonas de tratamiento especial.*

*b. Existencia de demanda insatisfecha de servicio público de transporte en zonas de primera y última milla de los sistemas de transporte para la alimentación de pasajeros, o zonas de tratamiento especial, que no pueda suplirse de manera complementaria con las demás modalidades de transporte.*

*c. Eficiencia de la operación por condiciones geográficas, ambientales y/o socioeconómicas de la zona.*

*d. Demanda en zonas turísticas o de conservación patrimonial.*

*e. Criterios de sostenibilidad ambiental.*

*2. Defina las zonas, ya sea de primera y última milla de los sistemas de transporte para la alimentación de pasajeros, zona de tratamiento especial o zona turística o de conservación patrimonial, indicando de cada una, el radio de acción en el que operará y la capacidad transportadora según la demanda identificada.*

*3. Establezca el esquema operacional, las condiciones de modo, tiempo y lugar bajo las cuales se deba prestar el servicio.”*

No obstante, el artículo 23 de la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, establece que el servicio de tricimóviles se preste en vehículos debidamente homologados conforme a características y especificaciones técnicas que dicha Entidad debe definir. Sin embargo, a la fecha el Ministerio no ha realizado la homologación del vehículo, una vez se surta esta actividad, la SDM definirá la estrategia para la operación de este servicio en Bogotá.

En cuanto al costo de la consultoría enunciada anteriormente, cuyo objeto fue “Realizar la estructuración técnica, legal, tecnológica y financiera del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos de tipo triciclo o tricimóvil no motorizado o con pedaleo asistido para la Ciudad de Bogotá”, fue de MIL SETECIENTOS VEINTINUEVE MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS (\$ 1.729.543.493) M/CTE, suma que incluye IVA, impuestos, tasas, gravámenes y todos los costos directos o indirectos derivados de la ejecución del contrato.

De otra parte, es pertinente informar que en los últimos días se han venido realizando mesas de trabajo entre la SDM y los gremios de bicitaxistas con el fin de escuchar sus necesidades y dar a conocer los resultados de la consultoría anteriormente enunciada. El objetivo de estas mesas de trabajo es iniciar el proceso de legalización y fijar las condiciones de operación que garanticen los criterios de seguridad, comodidad y eficiencia para los usuarios de dicho servicio, así como la seguridad vial y protección del espacio público para la ciudadanía en general.

Así mismo, teniendo en cuenta las necesidades de dicha población, se coordinó una charla con la Secretaría Distrital de Salud, para que conocieran los protocolos de bioseguridad

que deben llevar en sus actividades diarias, con el fin de evitar el riesgo de contagio, reunión que se realizó el pasado 5 junio de 2020.

Adicionalmente, se coordinó la entrega de mercados, teniendo como fuente de información la base de datos del Censo de 2019. A la fecha, se han entregado mercados a la población vinculada ubicada en las localidades de Kennedy, Bosa y Suba que representan el 75% del total de la población vinculada a la operación según el censo de 2019. Sumado a ello, se avanza en la entrega de auxilios económicos a población no bancarizada, priorizada de manera conjunta con la Secretaría Distrital de Integración Social a través del programa Bogotá Solidaria Avanza. Igualmente se están programando actividades para entrega de elementos de protección personal como tapabocas y guantes.

**5. ¿Qué estudios de demanda o estimaciones se tienen del uso de transporte que prestan triciclos y tricimoviles no motorizados, busetas blancas, vehículos particulares en los recorridos de última milla ¿Cuál es la metodología diseñada para la medición y los indicadores que la sustentan? Remitir información en medio magnético (Excel).**

Como se informó en el numeral 3, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó el proceso de censo de bicitaxis en el periodo comprendido entre el 29 de enero y el 12 de abril de 2019 en las localidades de Bogotá en las que, para el momento de la realización del censo, existía dicho servicio. El censo consistió en el conteo de vehículos en operación (independientemente del tipo de tracción de los mismos) y en la caracterización de la población que desempeñaba en ese momento el rol de conductor, propietario y/o coordinador de ruta. De esta manera, la unidad muestral del censo consistió en los vehículos, y los propietarios los registraban, al igual que se presentaban con sus conductores y coordinadores de ruta para ser registrados.

Este censo se realizó como parte de las acciones afirmativas para dar cumplimiento a la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, la cual exige la identificación de actores en el momento en que dicha Resolución entró en vigencia. La recolección de información ya culminó y actualmente no se tiene planteado la realización de otro proceso de recolección de información.

En la siguiente ruta de google drive se encuentran los resultados del censo para su consulta: <https://drive.google.com/drive/folders/1hWt4sE5lttu0JVpge4QfUMaNqLhulxB8?usp=sharing>

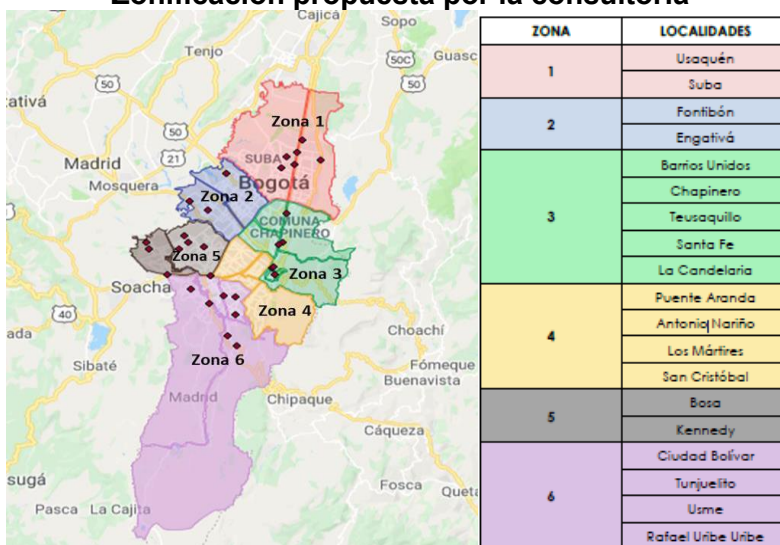
Adicional al censo, la Resolución 3256 de 2018 requiere a las autoridades de tránsito realizar una estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera del servicio. En este sentido, la SDM contrató la consultoría 2019-1768 enunciada, la cual dentro de sus actividades incluye el estudio de demanda de bicitaxis cuya metodología de levantamiento de información, (entregable IIIA y VI). Tanto en el censo como en la consultoría se resalta que gran parte de los servicios de transporte que se prestan en triciclos o tricimóviles son complemento al transporte público, como alimentación del mismo en la primera y última

milla, y adicionalmente se identificaron servicios similares al transporte público individual para distancias cortas alrededor de equipamientos comerciales de gran escala.

Por otra parte, la SDM cuenta con un diagnóstico del transporte ilegal en la ciudad, como se menciona en el numeral 1. Este diagnóstico realizó una estimación de la demanda de diferentes modalidades de transporte ilegal en la ciudad, teniendo en cuenta las particularidades de operación de cada una de ellas. El análisis se realizó para servicios colectivos, intermunicipales, mototaxis, servicios individuales y buses no autorizados.

Para dicho análisis se identificaron puntos focales de despacho de transporte informal en toda la ciudad para cada uno de los modos de transporte identificados. Para el caso particular de los servicios colectivos (taxi, vehículos particulares) y vehículos especiales, se dividió la ciudad en seis (6) zonas de análisis, las cuales se muestran a continuación.

### Zonificación propuesta por la consultoría



*Fuente: Diagnóstico de la situación actual. Consultoría- Contrato No. 2018-1761 que tiene como objetivo realizar el diagnóstico, determinar el impacto en la operación del SITP y formular alternativas de mitigación del transporte informal e ilegal en Bogotá, D.C.*

Para el caso de los modos taxi, vehículo especial y vehículo particular colectivo, a continuación se muestra la demanda estimada por el consultor para cada una de las zonas estudiadas en la ciudad.

Estimación zonal de demanda diaria por modalidad				
Zonas	1- Taxi Colectivo	3- Especial colectivo	6- Particular colectivo	Total general (pasajeros)
1	9.947	49.280	23.328	82.555
2	-	8.184	717	8.901
3	10.122	3.928	2.034	16.084
4	956	1.311	2.867	5.134
5	-	35.496	3.516	39.012
6	478	3.220	24.024	27.722
				179.408

*Fuente: Diagnóstico de la situación actual. Consultoría - Contrato No. 2018-1761 que tiene como objetivo realizar el diagnóstico, determinar el impacto en la operación del SITP y formular alternativas de mitigación del transporte informal e ilegal en Bogotá, D.C.*

La consultoría estimó la demanda para los otros modos de transporte ilegal e informal de acuerdo con la forma de la prestación del servicio, la oferta y los puntos de estudio en la ciudad. A continuación se muestra un resumen de la demanda en 2018 para cada uno de los tipos de transporte informal que se estudiaron, de acuerdo con los resultados del Contrato No. 2018-1761;

- Buses no autorizados: 13.083 pasajeros diarios.
- Transporte intermunicipal ilegal: 4.200 pasajeros en la hora de máxima demanda.
- Servicios individuales: especiales y particulares (servicios en plataformas electrónicas ilegales): 260.000 viajes diarios.
- Mototaxi: 45.000 viajes diarios.

#### **6. De qué manera se espera aprovechar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones para integrar triciclos y tricimoviles no motorizados con pedaleo asistidos al SITP, en cumplimiento de la resolución 3256 de 2018 ¿Hay un cronograma establecido para ello?**

Es importante indicar que la resolución 3256 de 2018 menciona tres posibles maneras de integrar el servicio en triciclos y tricimóviles al SITP: complementariedad, integración y vinculación. En esos términos, la consultoría de la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera propone un nivel de complementariedad, en donde los tricimoviles operan en

el entorno de transporte masivo y permiten al usuario acceder fácilmente a un servicio de primera y última milla.

No obstante, se informa que con respecto al uso de tecnología para la regulación del servicio bicitaxi, en el producto 7 de la consultoría 2019-1768, correspondiente a la estructuración tecnológica, se consideraron los requerimientos tecnológicos establecidos en la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, tales como: módulo de registro, operación y control.

Sin embargo, al no contarse con la homologación del vehículo por parte del Ministerio de Transporte, no es posible realizar la regulación del servicio y por ende contar con un cronograma para establecer la implementación del servicio y así de su componente tecnológico.

**7. En caso de que la Administración haya adelantado, contratado o iniciado estudios acerca de la integración y regulación de triciclos y tricimoviles no motorizados al SITP, adjunte sus resultados ejecutivos. Remitir información en medio magnético (Excel).**

En la siguiente ruta de google drive se encuentran los documentos resultado de la consultoría 2019-1768 para su consulta:

<https://drive.google.com/drive/folders/1hWt4sE5lttu0JVpge4QfUMaNqLhulxB8?usp=sharing>

**8. ¿Qué acciones considera necesarias para hacer realidad la integración de triciclos y tricimoviles no motorizados para el SITP en los términos de la resolución 3256 de 2018**

Como se indicó anteriormente en la respuesta de la pregunta 6, la consultoría propone un nivel de complementariedad, en donde los tricimoviles operan en el entorno de transporte masivo y permiten al usuario acceder fácilmente a un servicio de primera y última milla. Adicionalmente, para la habilitación de dicho servicio es necesario contar con la homologación del vehículo por parte del Ministerio de Transporte, lo cual a la fecha se encuentra pendiente por parte de dicha entidad.


Por otro lado, la SDM está en el proceso de contratación de la consultoría de política tarifaria que analizará la capacidad de pago de los diferentes usuarios del transporte público, incluyendo quienes requieren de servicios complementarios en triciclos o tricimóviles, para complementar sus trayectos y definirá estrategias para hacer más asequible el SITP, especialmente para los usuarios más vulnerables. Las estrategias y acciones que determine esta consultoría frente a servicios complementarios, también se debe tener en cuenta en la formalización del servicio.

**9. ¿Se tiene contemplado el manejo de plataformas tecnológicas de patinetas eléctricas para subsanar la movilidad de última milla? Si es el caso ¿En que troncal se tiene previsto?**

El Plan de Desarrollo 2020-2024, *“UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XX”*, contempla dentro de sus propósitos *“Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”*, esto, a través de impulsar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad a través del uso de patinetas y bicicletas eléctricas como un medio de transporte que usa adecuadamente el espacio público y facilita la interconexión con el sistema masivo de servicio público. En este sentido, con el apoyo de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, del C40 Cities Climate Leadership Group, y el programa Cities Finance Facility, se está estudiando la posibilidad de autorizar la realización del alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público una vez superada la emergencia sanitaria.

Uno de los componentes que se está estudiando, el cual será definido una vez se concluya el proyecto, será el nivel de integración con el SITP, entendiendo las ventajas que pueden ofrecer los servicios de micromovilidad para mejorar la cobertura de los sistemas de transporte público. Con lo anterior, se busca fomentar opciones de movilidad que complementen el sistema de transporte público de la ciudad.

Atentamente,



**NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO**  
Secretario Distrital De Movilidad

Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad Revisado por Drive 24-07-2020 (20:08)  
Revisó: Sebastián Velásquez Gallón - Director de Planeación para la Movilidad Revisado por Drive 24-07-2020 (18:04)  
Claudia Mercado - Subdirectora de Transporte Público Revisado por Drive 24-07-2020 (14:56)  
Carmen Arenas - Subsecretaría de Política de Movilidad Revisado por Drive 24-07-2020 (09:54)  
Jenny Abril Forero –Asesora del Despacho Revisado por Drive 24-07-2020 (15:16)  
Juan Felipe Vives – Enlace Concejo Revisado por Drive 24-07-2020 (15:05)  
Fredy García – Enlace Concejo Revisado por Drive 24-07-2020 (15:34)  
Proyectó: Claudia Benavides - Subdirección de Transporte Público. Revisado por Drive 24-07-2020 (09:40)  
Natalie Mateus - Subdirección de Transporte Público. Revisado por Drive 24-07-2020 (09:55)  
Andrea Cárdenas - Dirección de Inteligencia para la Movilidad. . Revisado por Drive 24-07-2020 (17:00)  
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres–Despacho