

SDM- 18220 -2020

Bogotá, D.C., 29 de enero de 2020

Señor
DANILSON GUEVARA VILLABON
Secretario General de Organismo de Control
Concejo de Bogotá
Calle 36 No. 28 A - 41
Ciudad

2020EE885
5-feb-20
11:41 am



Asunto: Respuesta Proposición 100 de 2020 – Radicado SDM 16265
Su Radicado: 2020EE885 del 23 de enero 2020

Respetado Señor Guevara

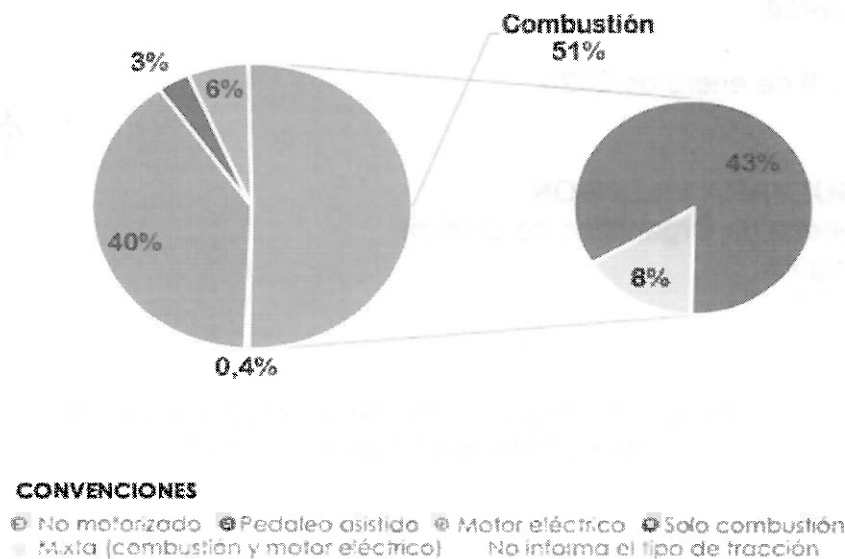
En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

- 1. ¿Cuál es el censo real y detallado de la cantidad de triciclos o tricimóviles no motorizados, tricimóviles con pedaleo asistido, tricimóviles motorizados y conductores de los mismos en la ciudad de Bogotá y en qué forma se realizó el proceso de reconocimiento de quienes venían prestando el servicio con anterioridad a la expedición de la Resolución 3256 de 2018?**

De manera atenta damos respuesta en los siguientes términos a su solicitud de información, aclarando que los datos que se presentan se obtuvieron a partir del Censo de Bicitaxis de Bogotá realizado en el año 2019 y para el cual, según estimaciones posteriores, se alcanzó una cobertura de 84,3%.

Se censaron 4616 vehículos, que se caracterizaron de acuerdo con su tipo de tracción: no motorizado, pedaleo asistido, motor eléctrico, combustión y mixta (combustión y motor eléctrico). El 6% de los vehículos reportados son de motor eléctrico, el 3% de pedaleo asistido, el 51% son de combustión (categoría en la cual también se encuentran los bicitaxis con tipo de tracción mixta) y el 40% son no motorizados.

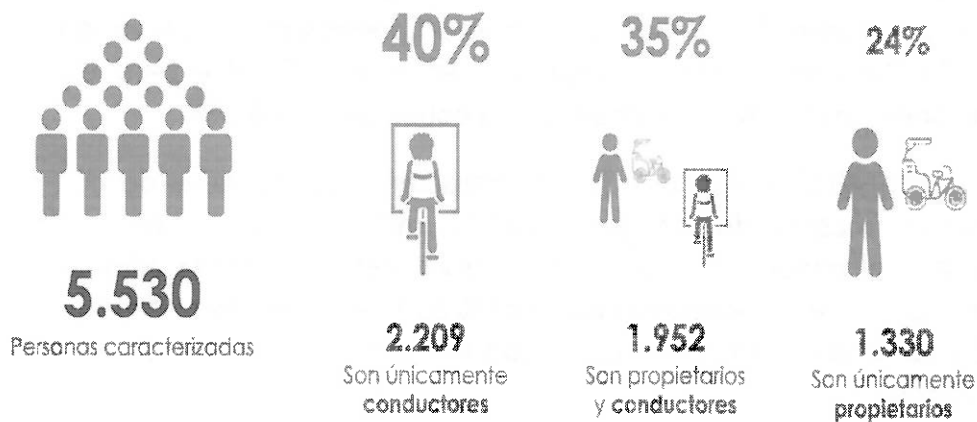
Figura 1: Tipo de tracción Censo de Bicitaxis de Bogotá, 2019



Fuente: Elaboración propia

A partir del censo se caracterizó tres (3) roles principales dentro de la operación: Propietario(a), Conductor(a) y Coordinador(a) de ruta. De esta manera las personas se podían identificar hasta con los tres tipos de rol. A partir de la información recopilada se identificó 4.161 conductores. A continuación, se muestra distribución de la población caracterizada de acuerdo con su rol.

Figura 2: Población caracterizada por rol dentro de la operación del bicitaxismo en Bogotá

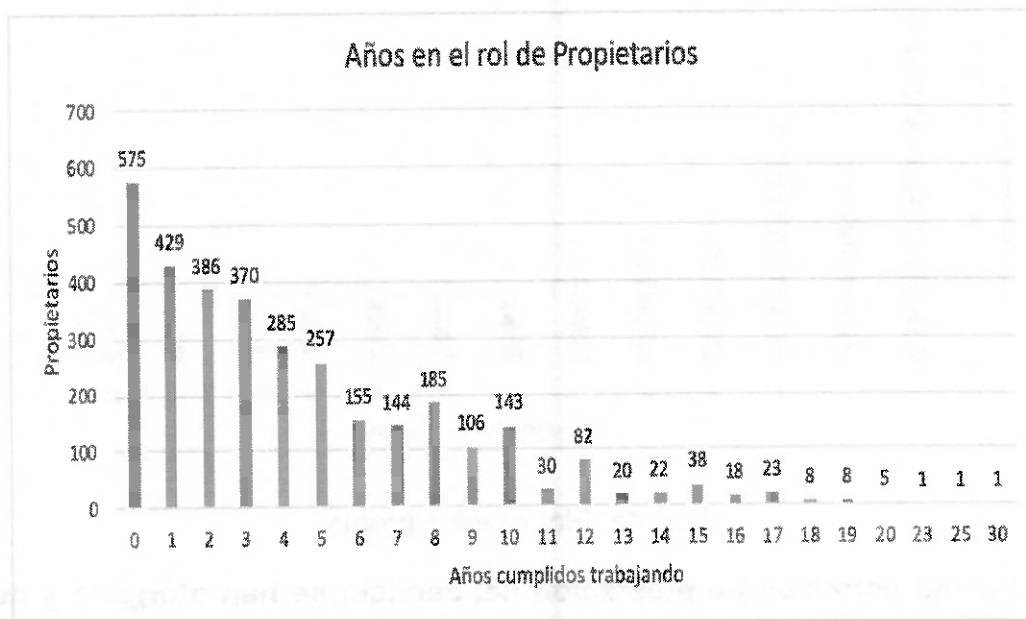


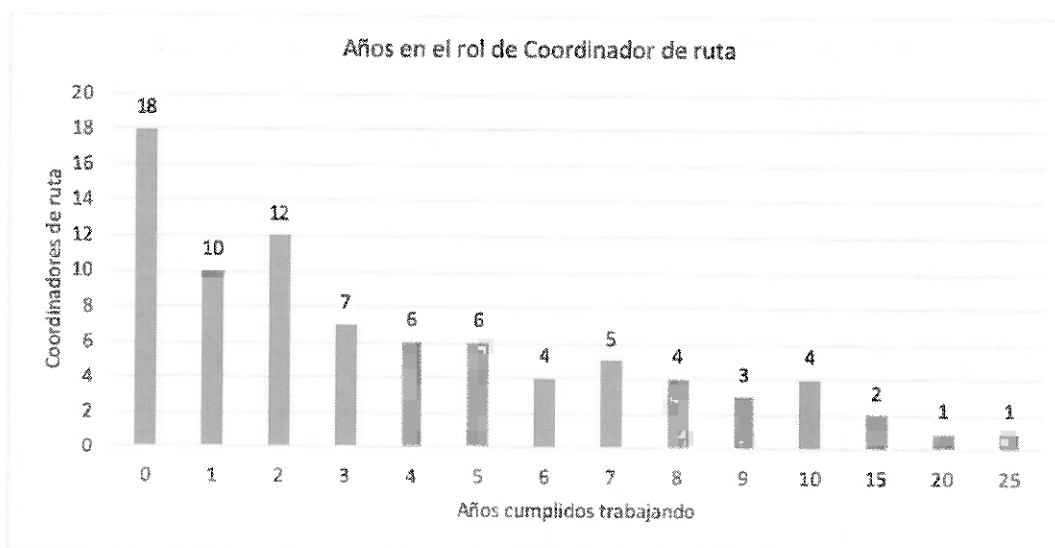
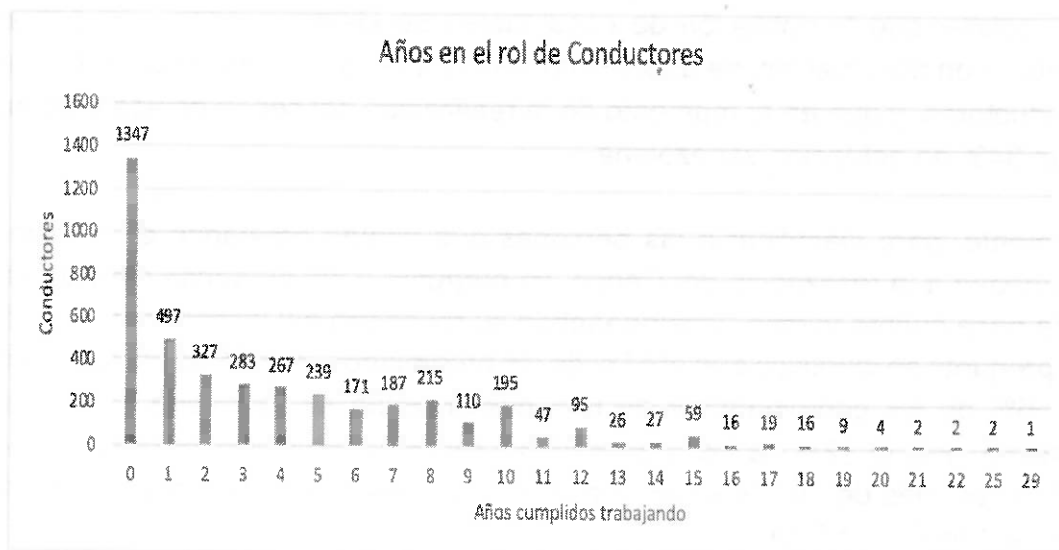
Fuente: Elaboración propia

Cabe aclarar que la población de conductores se identificó como una población flotante y con alta rotación, de acuerdo con la información declarada por propietarios y conductores, y que en el momento de la realización del censo estaba compuesta por un 34% de población venezolana.

Finalmente, para identificar a las personas que venían prestando el servicio con anterioridad a la realización del Censo, se preguntó a las personas caracterizadas desde hace cuánto tiempo desempeñaban su rol dentro del bicitaxismo. A partir de esta pregunta se identificó que el 53% de los propietarios, el 59% de los conductores y el 56% de los coordinadores de ruta desempeñan su rol desde hace 3 años. Asimismo, sólo el 12% de los propietarios y de los conductores desempeña su rol desde hace más de 10 años. La información se presenta de manera detallada por rol en las siguientes figuras:

Figura 3: Años de ocupación en el bicitaxismo por rol





Fuente: Elaboración propia

2. ¿Cuántos permisos de prestación del servicio se han otorgado y cuáles son las condiciones de modo, tiempo y lugar en que se presta transitoriamente el servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la resolución 3256 de 2018?

El Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 3256 del 03 de agosto de 2018, con el objeto de reglamentar, así como, autorizar la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros mediante triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de forma eficiente, segura y oportuna,

promoviendo el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, disposición legal que tuvo como antecedente la sentencia T-442 de 2013, expedida por la Honorable Corte Constitucional.

Aunado a lo anterior, la sentencia T-442 de 2013 se expidió como consecuencia de la revisión realizada por la Corte Constitucional a una acción de tutela impetrada por varias Federaciones de Bicitaxistas, argumentando la violación de derechos fundamentales, como, por ejemplo, los derechos a la igualdad, el debido proceso, al trabajo, entre otros, de las personas que vienen prestando el servicio de Bicitaxis, que de conformidad con los hechos descritos corresponde a un servicio prestado desde el año de 1997.

Siguiendo con el tema, la Resolución No. 3256 de 2018 dispuso que, para poder implementar el servicio público de transporte de pasajeros descrito, la Autoridad de Transporte competente, que para el caso particular es la Secretaría Distrital de Movilidad en la jurisdicción de Bogotá, deberá realizar un estudio de estructuración técnica, legal y financiera a través del cual se enmarque la prestación del servicio y donde se:

1. Determine y justifique el uso de estos vehículos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en su jurisdicción.
2. Se definan las zonas para su operación, indicando radio de acción en el que operará y la capacidad transportadora según la demanda identificada.
3. Se establezca el esquema operacional, las condiciones de modo, tiempo y lugar.

Que, en virtud de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra en construcción del estudio técnico, legal y financiero destinado al servicio público descrito, para lo cual esta Entidad, en primera instancia, inició un proceso de socialización de los alcances técnicos, sociales y legales de la Resolución 3256 de 2018, a través de la realización de mesas de trabajo con representantes de las organizaciones de bicitaxis, así como en el marco de una asesoría del Banco Mundial a la SDM, se realizaron mesas de trabajo. A continuación, la Entidad adelantó el censo de bicitaxistas, el cual se encuentra referido en la respuesta otorgada a la pregunta número 1 del presente documento.

Posteriormente, la Entidad a través del Proceso de Concurso de Méritos Abierto, contrató a la Unión temporal EY-SIGMAGP-2019 mediante contrato SDM 1768-

2019 para *"Realizar la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículo de tipo triciclo o tricimóvil no motorizados o con pedaleo asistido para la ciudad de Bogotá"*.

A la fecha no se han otorgado permisos de prestación de servicio transitorio de los que trata el artículo 34 de la Resolución 3256 del 03 de agosto de 2018, toda vez que la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra trabajando en la construcción del estudio que soporte la regulación, así como en la entrada en operación del servicio público de transporte de pasajeros mediante triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido de forma eficiente, segura y oportuna, promoviendo el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias en condiciones seguras de modo, tiempo y lugar.

Finalmente, se informa que cursa en el Consejo de Estado la acción de nulidad simple (11001-03-24-000-2019-00167-00), presentada por la Secretaría Distrital de Movilidad, contra el artículo 34 de la Resolución No. 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, la cual se estructuró bajo los siguientes argumentos, relacionados con la expedición de los permisos de prestación de servicio transitorio, como se expone a continuación:

-"... De acuerdo con este desarrollo, los permisos transitorios incluidos en el numeral 1 del artículo 34 de la Resolución desconocen, por lo menos, los requisitos establecidos en los literales b, c y d enunciados, ya que: (i) no se abstraen a ninguna de las causas (mencionadas en el literal b anterior) que de acuerdo con la Ley deben originarlos; (ii) no se otorgan a empresas de transporte debidamente habilitadas en la modalidad de transporte público en triciclos o tricimóviles, simplemente porque a la fecha no existen y; (iii) el término por el que se otorgan no se destina para adelantar el concurso público, sino para la realización del estudio de estructuración técnica, legal y financiera, dentro del cual se enmarcará la prestación del servicio.

Adicionalmente se evidencia violación al artículo 23 idem, toda vez que literalmente dispone:

"ARTÍCULO 23. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de

coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte”.

En tal sentido, otorgar un permiso es en términos generales habilitar a la empresa para que preste el servicio y como dice el artículo, previamente debe contarse con la homologación del vehículo. Es de resaltar que en virtud del artículo 23 de la Resolución relativo a homologación de vehículos, le concede un (1) año al Ministerio de Transporte para expedir dicha reglamentación, así las cosas y en virtud de las disposiciones transitorias, la Autoridad sin embargo sin contar con la reglamentación de homologación del Ministerio, debe adelantar también en un (1) año el estudio de estructuración técnica, legal y financiera, conceder permiso de prestación del servicio transitorio, situaciones que esta Secretaría considera inconvenientes y riesgosas.

Es de resaltar que justamente otorgar un permiso transitorio pone el interés particular sobre el general y con las condiciones actuales (no seguro, no homologación) no se garantiza la protección al usuario, entre otras, por las siguientes razones:

1.No es posible constatar que las personas que actualmente operan los vehículos, y que continuarían realizando esta labor durante el periodo de provisionalidad, cumplen con la formación para garantizar una prestación del servicio bajo unas condiciones de seguridad mínimas; requisitos exigidos dentro de los artículos 25 y 26 de la Resolución 3256 de 2018.

2.Dada la informalidad del servicio, no es posible constatar las condiciones mínimas dispuestas por la Norma NTC-5286: Triciclos, Requisitos de Seguridad y Métodos de Ensayo, por cuanto su habilitación provisional constituiría una acción no basada en parámetros y fundamentos técnicos de seguridad para la prestación del servicio.

3.En la actualidad los bicitaxis que circulan por la ciudad son de gran diversidad en cuanto a los elementos mecánicos y físicos que los componen o de los que carecen: resistencia de materiales, sistema de frenos, motor, tamaño y proporciones garantes de la estabilidad, condiciones estructurales del habitáculo o “carrocería”, capacidad, elementos de seguridad activa y pasiva, condiciones del sillín y espacio para el operario, entre otros; que constituyen características que contribuyen a la protección de los usuarios.

4. Se deben tener en cuenta, además, los parámetros establecidos por el Plan Nacional de Seguridad Vial, ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 por el Ministerio de Transporte, en el pilar estratégico de Vehículos, el cual establece:

“...Colombia no solo se asegura de mejorar la capacidad de tolerancia al impacto del parque automotor colombiano, reduciendo en gran medida las muertes y lesiones graves, sino que cumple con un lineamiento claro del Plan Mundial. En coherencia con lo anterior, el pilar también incluye la mejora de los procesos de revisión técnico-mecánica, y la reglamentación de elementos de protección pasiva. Adicionalmente, otro aspecto clave en el pilar, es la investigación, con el objeto de optimizar, hacia la seguridad, el servicio de transporte público de diferentes vehículos, tanto del sistema organizado SITP/SITM/SETP, como del informal tipo bicitaxi y mototaxi...”
(...)

Teniendo en cuenta lo anterior, otorgar un permiso transitorio sería contradictorio con las disposiciones de los programas de reglamentación técnica y evaluación para un parque automotor más seguro, y de investigación para un transporte más seguro del Plan Nacional de Seguridad Vial. Cabe anotar que la Secretaría Distrital de Movilidad, adoptó su propio Plan Distrital de Seguridad Vial, mediante Decreto 813 de 2017, el cual guarda relación con la disposición nacional específicamente en el Capítulo 6, Eje 5: Controles para la Seguridad Vial, Tecnología y Vehículos.”

3. Como quiera que en de 2019 venció el plazo establecido por la resolución 3256 de 2018 para adelantar el estudio de estructuración técnica, legal y financiera para la prestación del servicio de transporte servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, indicar los avances logrados hasta la fecha y los recursos asignados para tal fin.

La Secretaría Distrital de Movilidad contrató en los términos señalados en la Resolución 3256 de 2018 a la Unión temporal EY-SIGMAGP-2019 para que desarrollara el siguiente objeto contractual: “Realizar la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículo de tipo triciclo o tricimóvil no motorizados o con pedaleo

asistido para la ciudad de Bogotá". El contrato tiene fecha de finalización el 29 de marzo de 2020.

- 4. ¿Cuál es el cronograma para el proceso de transición de quienes en la actualidad prestan el servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, en especial a lo referido a la reposición de los vehículos que no logren la homologación y el proceso de capacitación de los conductores?**

La Secretaría Distrital de Movilidad está pendiente de la homologación de los vehículos de acuerdo al Artículo 23 de la Resolución 3256 de 2018 a cargo del Ministerio de Transporte, cuyo plazo máximo de expedición se estableció de un año y se cumplió el pasado 3 de agosto de 2019. Por lo tanto no se ha avanzado en el proceso de transición por no conocer el vehículo homologado.

- 5. ¿Qué coordinación se ha dado entre la Secretaría de Movilidad y Transmilenio para garantizar que, en la estructuración técnica, legal y financiera del servicio, se tengan en cuenta las necesidades del sistema, en especial para alimentación de pasajeros en las zonas de primera y última milla?**

El estudio realizado por la consultoría contempla el estado actual del sistema de transporte y las nuevas licitaciones que se encuentran contratadas, considerando la evaluación de la necesidad del servicio y teniendo en cuenta las preferencias del usuario para el servicio de tricimóviles en viajes de primera y última milla que hacen transferencia al sistema troncal y zonal del SITP. Por lo tanto, los estudios contemplan las necesidades del sistema.

Transmilenio a través de un delegado, ha hecho parte activa del equipo de apoyo a la supervisión del contrato, dentro de las labores realizadas se han revisado los informes técnicos y se han hecho mesas de trabajo con el consultor.

- 6. ¿Qué avances y cuántos recursos se han destinado para desarrollar la plataforma tecnológica para la gestión, el control de la operación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no**

motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido y la interacción de manera digital de los actores que intervienen en su prestación?

La SDM no ha destinado recursos al desarrollo de plataformas, dado que es necesaria la estructuración tecnológica del servicio, la cual se encuentra en el marco de la consultoría y está en revisión por el equipo de supervisión del contrato.

- 7. ¿Se han adelantado estudios de costos para establecer la tarifa del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido? En caso afirmativo, remitir copia del estudio y en caso negativo indicar las razones por las cuales no se ha realizado.**

Uno de los productos de la consultoría es realizar la estructuración financiera del servicio que incluye la estructura tarifaria. Sin embargo a la fecha el producto está en revisión.

- 8. ¿Qué avances se han realizado para el diseño y formulación de la política pública que permita brindar alternativas a quienes deban dejar la actividad por prohibición o la disminución de la capacidad transportadora y que les permita garantizar su derecho al trabajo?**

Uno de los productos de la consultoría es realizar la propuesta de gestión social del proyecto. Sin embargo, a la fecha el producto está en revisión.

- 9. ¿Cuántas personas prestan el servicio de mototaxismo en la ciudad?**

Según la legislación vigente la motocicleta no está habilitada para ser un vehículo de transporte público. Por lo tanto, el servicio de transporte en moto al ser un servicio ilegal, la SDM no cuenta con información de este tipo de servicio.

Adicionalmente por las características del servicio de mototaxismo prestado, no es fácil contar con información de cuantas personas prestan dicha modalidad de transporte ilegal en la ciudad.

- 10. ¿Existe anuencia de las autoridades con quienes prestan el servicio de mototaxismo en la ciudad? ¿Podría constituirse el principio de confianza legítima con quienes han venido desarrollando la prestación del servicio**

de transporte en motocicletas tal como lo alegaron los bicitaxistas y que fue amparado en las sentencias T442 de 2013 y C981 de 2010?

La SDM realiza operativos de control permanentemente en coordinación con la Policía Metropolitana, en desarrollo de la función misional de inspección, vigilancia y control al transporte en las vías de su jurisdicción.

11. ¿Qué actuaciones se han adelantado por parte de la Administración Distrital para combatir esta forma ilegal de Transporte?

Esta Secretaría coordina permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito la realización de operativos de control al transporte ilegal e informal, tendientes a identificar y sancionar a conductores de vehículos que realizan la prestación de servicio de transporte de pasajeros individual o colectivo fuera de la normatividad vigente, procurando con ello romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito por parte de estos infractores.

12. ¿Se ha hecho parte la Administración Distrital en los procesos que adelanta la Superintendencia de Transporte contra PICAP- CAP Technologies S.A.S? En caso afirmativo indicar cuáles han sido las actuaciones, en caso negativo cuáles son las razones para no hacerse parte.

La Secretaría Distrital de Movilidad no ha hecho parte en los procesos que adelanta la Superintendencia de Transporte contra PICAP-CAP Technologies S.A.S., ya que no tiene competencia alguna para reglamentar los servicios de transporte que no se encuentran bajo las modalidades de la Ley.

13. ¿Cuántas infracciones se han impuesto a quienes prestan el servicio de mototaxismo desde el año 2016 a la fecha? Discriminar por año y tipo de infracción.

Las infracciones impuestas por la prestación ilegal de servicios de transporte en vehículos tipo motocicletas pertenecen al código de infracción D.12 "Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días".

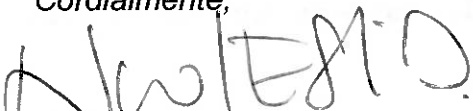
Para el periodo en referencia, se han obtenido los siguientes resultados en lo referente a operativos de control al transporte ilegal orientados a sancionar conductores de vehículos tipo motocicletas:

**Control a la ilegalidad en Servicios de Transporte en
vehículos tipo Motocicletas Bogotá D.C 2016 - 2019**

Mes	2016	2017	2018	2019
ENERO	1	3		77
FEBRERO		3	2	34
MARZO		1	1	29
ABRIL			2	43
MAYO	3		5	81
JUNIO	1		3	51
JULIO			2	35
AGOSTO	6	1	3	47
SEPTIEMBRE			5	74
OCTUBRE	2		16	63
NOVIEMBRE		1	13	74
DICIEMBRE		2	41	81
Total	13	11	93	689

Fuente: Información subdirección de contravenciones - SDM -SIMUR

Cordialmente,



NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO

Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó: ^{MSU} Sergio Eduardo Martínez Jaimes – Subsecretario de Política de Movilidad ^{SN(903)}
 Revisó: Claudia Janeth Mercado Velandia – Directora de Planeación de la Movilidad- (E) ^W
 Jenny Abril Forero- Abogada Subsecretaría de Política de la Movilidad ^{MCL}
 Fredy García – Enlace Concejo
 Proyectó: Sandra Raquel Vega – Dirección de Inteligencia para la Movilidad ^{MSU}
 Diego Fernando Quiñones – Subdirección de Transporte Público ^{MSU}
 Compiló: Paula Andrea Vargas Torres– Despacho ^{FVT}