



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

20211002439781

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 27-04-2021 08:18:26

2021ER6026 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/NICOLAS ESTUPIÑAN A

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VANEGAS PALACIO NEIL JAVIER

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION NO. 178-2021

OBJS: --

Bogotá D.C., abril 26 de 2021

Señor(a)

**NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO**

Secretario general de Organismo de Control

**CONCEJO DE BOGOTÁ**

Calle 36 No. 28 A - 41

Ciudad

**REF:** Respuesta Proposición 178 -2021

Respetado Señor

**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 estos 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?**

Los datos que se presentan a continuación, 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% del total de esta población.

Se censaron 4616 vehículos, que se caracterizaron de acuerdo con su tipo de tracción: no motorizado, pedaleo asistido, motor eléctrico, combustión 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.

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

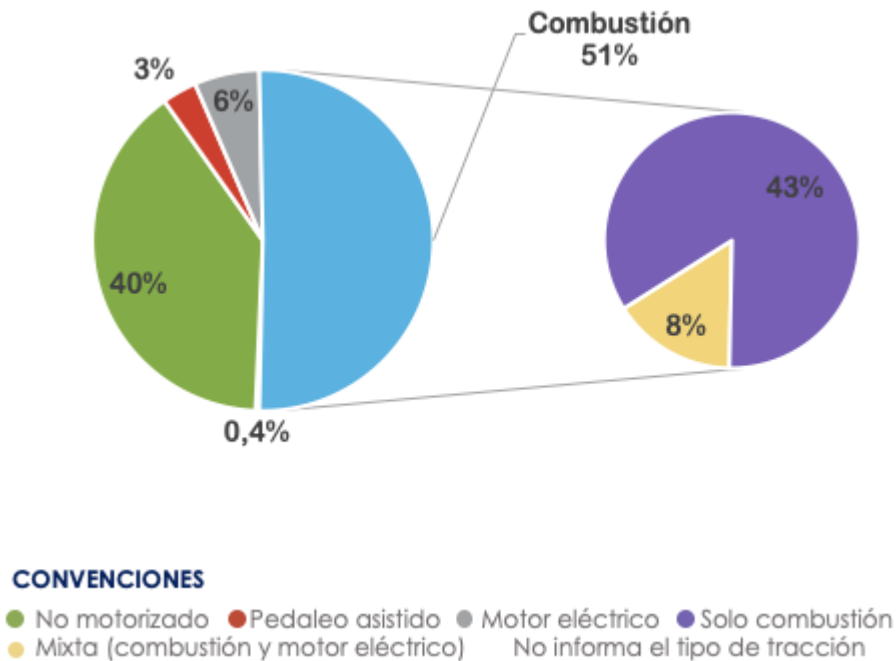
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

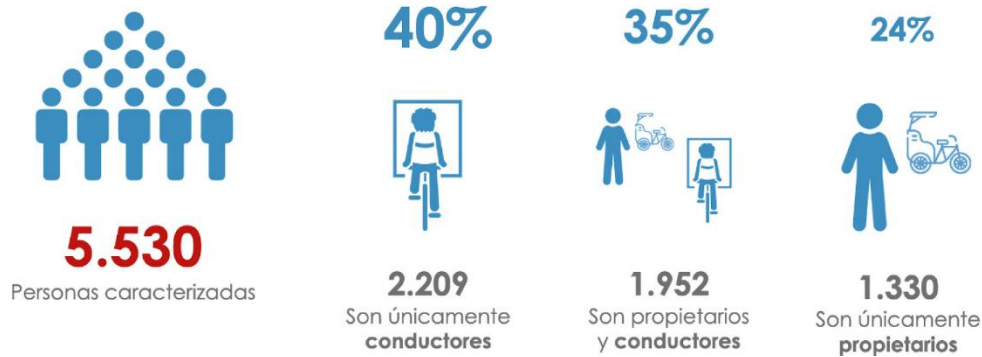
**Figura 1: Tipo de tracción Censo de Bicitaxis de Bogotá, 2019**



Fuente: SDM-DIM, 2019

A partir del censo se caracterizaron 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 identificaron 4.161 conductores. A continuación se muestra la distribución de la población caracterizada de acuerdo con su rol.

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

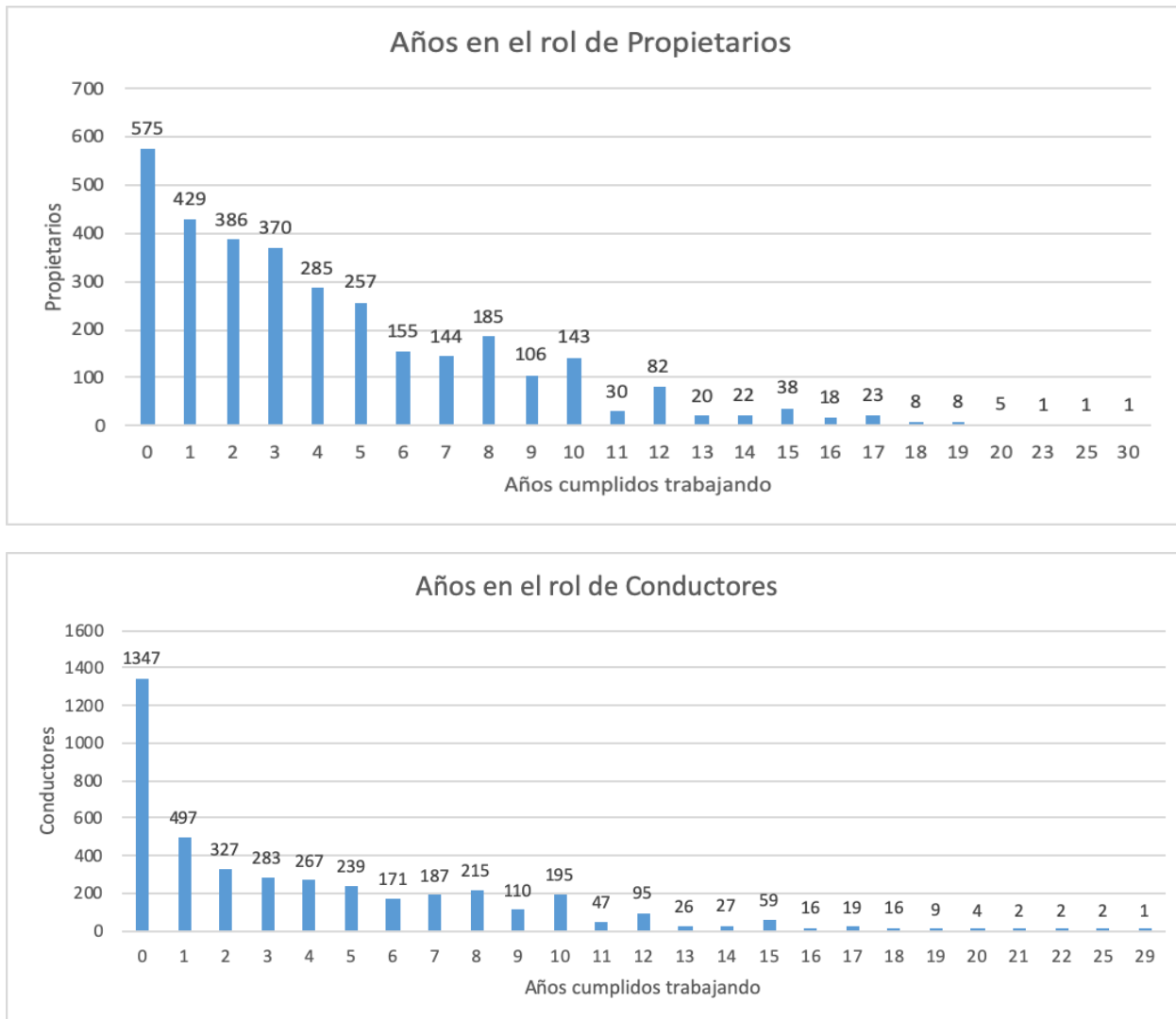


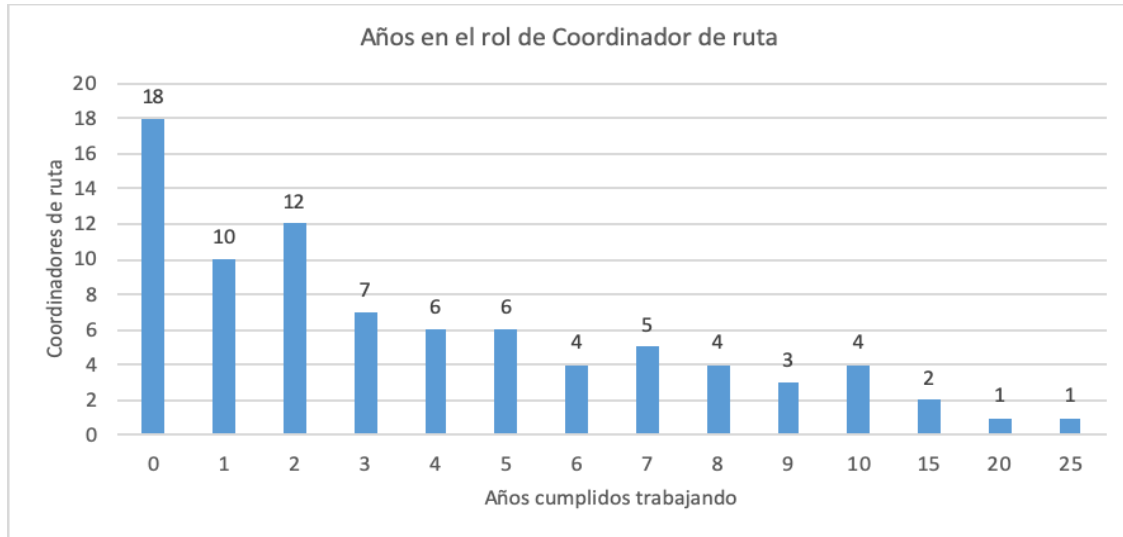
Fuente: SDM-DIM, 2019

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 en un 34% por 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 cuanto tiempo desempeñan 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: SDM-DIM, 2019

Los resultados completos del censo se encuentran en la siguiente ruta para su descarga:

<https://drive.google.com/drive/folders/188R7MQn-vFpAf5QTOFLk5li2BcVilDyJ?usp=sharing>

## 2. ¿Cuántos permisos de prestación del servicio transitorio 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.

Adicionalmente, la Resolución 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 1. Se 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 y 3. Se establezca el esquema operacional, las condiciones de modo, tiempo y lugar.

Que, en virtud de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad contrató la consultoría 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”*, cuyo contrato corresponde al No. 2019-1768.

De otra parte, el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito -Ley 769 de 2002- define la homologación como *“(…) la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación (...)”*, así como el Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, estableció en su artículo 2.2.1.2., frente a la Homologación que, *“de conformidad con el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, el Ministerio de Transporte sólo hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga”*.

Que adicional a lo expuesto, el artículo 23 de la Resolución 3256 de 2018 establece que, para la prestación de servicio indicado en tal disposición, se hace necesario que se ejerza, con triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, debidamente homologados conforme a las características y especificaciones técnicas que para el efecto establezca el reglamento que expida el Ministerio de Transporte. A la fecha esta reglamentación no ha sido expedida por el Ministerio.

La ausencia de esta reglamentación inviabiliza la posibilidad de expedir los permisos de prestación de servicio transitorio, previstos en el artículo 34 de la precipitada norma de carácter nacional.





Lo anterior al considerar que, otorgar un permiso sin tener certeza sobre el vehículo autorizado, podría poner en riesgo tanto al usuario del servicio, como a la comunidad respecto de las condiciones ambientales de operación, entre otros. Igualmente, desde la perspectiva del prestador puede implicar erogaciones o inversiones en vehículos que una vez el Ministerio expida el acto administrativo de homologación, podrían salir del servicio, generando también riesgos relacionados con el otorgamiento del mismo.

**3. Como quiera que en 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 Administración Distrital ha cumplido con las obligaciones que se derivan de la Resolución 3256 de 2018 *"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"*, para la formalización del servicio, específicamente se han realizado las siguientes acciones:

- Con base en dicha Resolución, la SDM con asistencia técnica del Banco Mundial, analizó la situación de las personas y los vehículos utilizados en la prestación del servicio. En ese marco se realizó un piloto del censo de bicitaxis (vehículos) y se recibieron recomendaciones para el proceso de regulación.
- Luego de ello, entre enero 28 y abril 12 de 2019, la SDM realizó el 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; información clave para comprender la magnitud del servicio actual y sus principales zonas de operación.
- Adicionalmente, en 2019 se 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, cumpliendo así lo establecido en el artículo 6 de la Resolución 3256 de 2018. Esta consultoría finalizó en marzo de 2020 y en la plataforma SIMUR se encuentran publicados dichos documentos

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*  
*"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link*  
*<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





para su consulta, a continuación se incluye el enlace (<https://www.simur.gov.co/portal-simur/biblioteca-digital/> en la categoría estudios de tránsito). El costo de dicha Consultoría fue de \$1.729.543.493 pesos.

No obstante, para continuar con el proceso de regulación del servicio de transporte público en tricimóviles, de acuerdo con la normatividad vigente, se requiere la homologación del vehículo por parte del Ministerio de Transporte. Entre tanto, la SDM ha venido realizando mesas internas de trabajo para afinar las diferentes definiciones requeridas con base en los productos de la estructuración mencionada.

Adicionalmente, se han venido realizando acercamientos con el Ministerio de Transporte con el fin de revisar los avances en el proceso de homologación del vehículo y el alcance de la Resolución 3256 de 2018 en cuanto a los requerimientos tecnológicos, para lo cual se tuvo reunión con el Ministerio el 8 de octubre de 2020 y adicionalmente en el año 2020 se enviaron 3 comunicaciones con los radicados SDM- STP-198077-20, SDM- STP-143344-20, y SDM-STP-198077-20; sin embargo, a la fecha no se ha tenido respuesta con respecto a la homologación del vehículo.

Así mismo el 4 de abril del año en curso, se envió la comunicación STPU 20212211746341, en donde reiteramos nuestra solicitud relacionada con la expedición de la ficha de homologación para dichos vehículos, con destino a soportar la expedición de permisos temporales o definitivos, para la regulación por parte de este organismo de tránsito respecto a la prestación del servicio en la jurisdicción que compete, de tal forma que para Bogotá sea posible avanzar en la implementación del estudio correspondiente a la estructuración técnica, legal y financiera, en cumplimiento de lo señalado en el citado acto administrativo.

Finalmente, con la formalización del servicio se busca la reconversión de la flota para que sea 100% de pedaleo y pedaleo asistido, buscando con ello aportar en una de las metas del *Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social para la Bogotá del Siglo XXI"* que es la reducción del 10% de material particulado (PM10 y PM2.5) generado por fuentes móviles, ya que actualmente más del 60% de estos vehículos operan a combustión.

**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?**





El Ministerio de Transporte no ha realizado la homologación de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 23 de la Resolución 3256 de 2018, en donde el plazo máximo de expedición fue de un año, el cual se cumplió el 3 de agosto de 2019. Por esta razón, no se ha podido incorporar el vehículo homologado a la estructuración del servicio.

No obstante, desde la Oficina de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la SDM, se viene desarrollando el módulo de registro de vehículos y conductores, el cual se encuentra en la fase de planeación.

Así mismo, se está estructurando un proceso de capacitación, con el fin de dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 26 de la Resolución 3256 de 2018; para ello se hicieron acercamientos con el gremio a través de las Oficinas de Gestión Social, con el fin de conocer las necesidades de dicha población en este tema y de esta forma definir los módulos necesarios para tal fin.

Por otra parte, se está trabajando con el Instituto Para la Economía Social (IPES) y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia: a través del IPES se espera realizar una caracterización de la vulnerabilidad de los prestadores del servicio con el fin de orientar la oferta de servicios y con la Secretaría de Seguridad se está avanzando en la gestión de temas de convivencia y resolución de conflictos entre conductores y/o rutas del servicio, debido a la gran conflictividad por la aparición de nuevas rutas durante la pandemia. Así mismo se están recibiendo denuncias sobre el uso de algunas rutas para realizar actividades ilegales según lo expresado por los representantes del gremio.

**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?**

En cuanto a la coordinación con Transmilenio, es importante indicar que dicha entidad participó en el equipo de apoyo a la supervisión del contrato de consultoría 2019-1768, en la revisión de informes técnicos y en las mesas de trabajo, con lo cual se garantizó el conocimiento, seguimiento y participación de las actividades desarrolladas en las etapas del proyecto.

Por lo cual durante el estudio realizado, cuyo objeto fue *“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”*, en la etapa de diagnóstico se identificó que la operación de los bicitaxis está

9

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*





orientada hacia la cercanía de portales de Transmilenio como un tipo alimentación de primera y última milla en donde suplen necesidades de los usuarios asociadas al tiempo y rapidez para llegar hacia el lugar de destino. Bajo este contexto en la etapa 6 “Estructuración técnica” se analizaron las condiciones de los usuarios y prestadores del servicio en los componentes técnicos, tecnológicos, legales y financieros y se definieron preliminarmente aquellas zonas sensibles a la operación de bicitaxis. El detalle y resultados de la consultoría se encuentran en el siguiente enlace: <https://www.simur.gov.co/portal-simur/biblioteca-digital/> en la categoría estudios de tránsito).

No obstante, y teniendo en cuenta que el SITP continúa en proceso de implementación, se han y se seguirán generando cambios significativos en el sistema, por lo que se debe realizar una actualización de los análisis en las zonas definidas por la Consultoría enunciada anteriormente, lo cual se tiene contemplado realizar por parte de la SDM.

**6. ¿Qué avances y cuántos recursos se han destinado para desarrollar 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 orientados al desarrollo de plataformas, salvo los inherentes a la estructuración mencionados anteriormente, dado que se están realizando actividades al interior de la SDM con la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (OTIC), para su construcción e implementación bajo el marco de la mencionada consultoría y en específico el producto VII de estructuración tecnológica.

**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.**

Dentro de la consultoría enunciada anteriormente, se llevó a cabo la estructuración Financiera “Producto VIII” del servicio que incluye la estructura tarifaria bajo varios escenarios de operación, así como el modelo financiero. En la plataforma SIMUR se encuentra publicado dicho documento en su versión final y a continuación se encuentra el link de consulta de los mismos (<https://www.simur.gov.co/portal-simur/biblioteca-digital/> en la categoría estudios de tránsito).



**8. ¿Qué avances hay en 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, que permita garantizarles su derecho al trabajo?**

La SDM se encuentra en la búsqueda de aliados estratégicos con el fin de mitigar al máximo una posible afectación a terceros y que sean incluidos en programas de reconversión laboral, como por el ejemplo el Instituto Distrital de Turismo, teniendo en cuenta, que durante el estudio de estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera realizado, el gremio de bicitaxista manifestó interés en esta área de trabajo.

Uno de los productos de la consultoría fue el de realizar la propuesta de gestión social del proyecto, en donde se tiene un plan de acción, con acciones concretas, encaminadas a asumir el reto social que implica el proceso de formalización del bicitaxismo, considerando las condiciones sociales y económicas de las personas vinculadas al servicio.

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

La Secretaría Distrital de Movilidad, desarrolló 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.

Dentro de los resultados de la consultoría se realizó un diagnóstico de la situación del transporte ilegal en Bogotá para el año 2018, para los modos ilegales incluyendo el mototaxismo. Para esta modalidad, es importante resaltar que la consultoría encontró las siguientes características del servicio:

- El servicio es esporádico en algunos casos, no opera con un horario establecido ni es un servicio constante, lo que se deriva de su demanda variable. La concentración en focos estratégicos, responde a los periodos de máxima demanda.
- Los usuarios acceden a este servicio a través de plataformas tecnológicas como Picap, la cual, maneja un promedio de 45.000 viajes diarios en Bogotá.

En el estudio adelantado, la consultoría realizó aforos en diez focos de concentración de operación de motos para el transporte público en toda la ciudad. A continuación, se muestran los puntos en donde se realizó la identificación del servicio de mototaxi, la



localidad en la que se encuentra y la oferta de motocicletas identificadas en un periodo de cuatro horas de máxima demanda.

**Tabla 1. Focos de concentración de mototaxis en la ciudad.**

ID	Mod.	Localidad	Cantidad de mototaxis registrados
69	8	BOSA	70
279	8	CHAPINERO	19
285	8	KENNEDY	35
288	8	SUBA	106
365	8	SUBA	259
395	8	CHAPINERO	85
396	8	PUENTE ARANDA	22
424	8	ENGATIVÁ	22
425	8	ENGATIVÁ	36
427	8	ENGATIVÁ	18

*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.*

Es importante destacar que la entidad no cuenta con un censo de prestadores de servicio de mototaxi 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?**

Se aclara que 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 acciones se han adelantado por parte de la Administración Distrital para combatir esta forma ilegal de transporte?**

Dentro de las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, se están adelantando acciones en contra del transporte ilegal, enmarcados en el diagnóstico realizado a través del 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 y realizando una descripción de los esquemas de control actuales. Con base en este diagnóstico y en un trabajo al interior de la entidad, se planteó una estrategia para combatir este fenómeno, enmarcado en tres ejes principales:

- *Comunicación, pedagogía y cultura ciudadana:*

El enfoque de este eje es poder establecer una campaña de cultura ciudadana, en donde se implementen medidas encaminadas a la promoción, divulgación y sensibilización de los usuarios, la comunidad y los operadores de los servicios ilegales sobre la naturaleza ilegal de los servicios y la conveniencia de utilizar los servicios de transporte legales, incluyendo la promoción de plataformas legales para solicitar servicios de transporte. Los mensajes enfatizarán en aspectos como la seguridad, impacto sobre la movilidad, consideraciones ambientales e impactos sociales.

- *Fortalecimiento de la autoridad*

Consiste en la planeación e implementación de medidas orientadas a lograr un mayor control y efectividad en las acciones contra la ilegalidad en cumplimiento de sus funciones misionales, desde las facultades de la Secretaría Distrital de Movilidad. Estas medidas consideran la ejecución de operativos de control, integración de información e iniciativas que pueda liderar la entidad con otras instituciones.

- *Mejoramiento del SITP*

Este eje se enfoca en las modificaciones que permiten prestar un mejor servicio del SITP en la ciudad, logrando mejorar los indicadores de servicio en términos de cobertura espacial, operación, calidad, comodidad a los usuarios y accesibilidad al sistema. Estas medidas consideran la finalización de la implementación del componente zonal del SITP en la ciudad, generando confiabilidad en los usuarios actuales del sistema y logrando que

13

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*





nuevos usuarios accedan al servicio por su reducción en los tiempos de viaje, la seguridad de ingresar al sistema y poder ofrecer el servicio a la demanda que actualmente se presta por servicios ilegales.

Dentro de estos tres ejes, se enmarcan acciones específicas que pretenden desincentivar el uso del transporte ilegal y de esta forma mitigar los impactos negativos que tiene esta modalidad sobre el servicio del SITP.

La Secretaría Distrital de Movilidad como Organismo de Tránsito coordina permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito, la realización de operativos de control en las vías del distrito capital, en lo concerniente a la violación de las normas de tránsito y transporte por parte de conductores de vehículos de servicio particular y cualquier otro medio no autorizado, que se encuentran prestando servicios de transporte público colectivo o individual de pasajeros de manera ilegal e informal; estas actividades de control se llevan a cabo con el propósito de identificar y sancionar cualquier conducta que constituya violación a la normatividad establecida en la Ley 769 de 2002 (C.N.T.T) y que dé lugar a la imposición de una infracción.

A continuación se presentan los resultados de infracciones impuestas a vehículos tipo moto, en las actividades de control desarrolladas, en lo que va corrido del presente año, con base en la información de la Plataforma QLIK-SDM, por transgredir el Código Nacional de Tránsito, en particular la conducta **D.12** que señala: *"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"*.



**Tabla 2. Infracciones conducta D.12. Año 2021**

<b>Aplicación de la norma-Control ilegalidad motociclistas</b>	
<b>Mes</b>	<b>Nº infracciones</b>
Enero	44
Febrero	26
Marzo	37
<b>Total general</b>	<b>107</b>
<b>Fuente: Plataforma QLIK-SDM</b>	

**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?**

Revisando la información relacionada con las investigaciones administrativas que se adelantan en la Superintendencia de Transporte, se tiene que la Secretaría Distrital de movilidad no es parte en los procesos relacionados.

Esto por que dentro de la naturaleza jurídica de la investigación no existe el mecanismo jurídico a través del cual la Secretaría Distrital de Movilidad se pueda vincular al proceso.

**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.**

En relación a las infracciones impuestas a los ciudadanos que prestan el servicio de mototaxismo, es preciso indicar que esta conducta se encuentra tipificada por la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010 de la siguiente manera, *"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."*, aclarado este punto, es procedente informar que se han impuesto 1233 comparendos dentro del periodo comprendido entre los años 2016 a la fecha, tal y como se discrimina a continuación:

15

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*



**Tabla 2. Comparendos Mototaxismo 2016- Marzo 2021.**

COMPARENDOS MOTOCICLETAS INFRACCIÓN D12 AÑO 2016 AL 31 MARZO 2021							
INFRACCIÓN D12 MOTOCICLETAS	2016	2017	2018	2019	2020	2021 AL 31 DE MARZO	CANTIDAD
D12	12	9	76	691	338	107	1.233
TOTAL GENERAL	12	9	76	691	338	107	1.233

Fuente:

AÑO 2021	Nota: Información generada en Crystal Report el 8 de Abril de 2021 actualizada con corte al 31/03/2021
AÑO 2020	Nota: Información generada en Crystal Report el 9 de Marzo de 2021 actualizada con corte al 31/12/2020
AÑO 2019	Nota: Información generada en Crystal Report el 9 de Marzo de 2021 actualizada con corte al 31/12/2019
AÑO 2018	Nota: Información generada en Crystal Report el 18 de Diciembre de 2020 actualizada con corte al 31/12/2018
AÑO 2017	Nota: Información generada en Crystal Report el 18 de Diciembre de 2020 actualizada con corte al 31/12/2017
AÑO 2016	Nota: Información generada en Crystal Report el 18 de Diciembre de 2020 actualizada con corte al 31/12/2016

Cordialmente,



**Nicolas Francisco Estupiñan Alvarado**  
Secretario de Despacho

Firma mecánica generada en 26-04-2021 04:57 PM

Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Oficina de Gestión Social  
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Aprobó: Claudia Fabiola Montoya Campos-Dirección de Normatividad y Conceptos  
Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Subdirección de Transporte Público  
Aprobó: Diana Lorena Urrego Garcia-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Gloria Alejandra Moreno Gamez-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Ingrid Carolina Silva Rodríguez-Subsecretaría de Gestión Jurídica  
Aprobó: Jonny Leonardo Vasquez Escobar-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Juan Esteban Martinez Ruiz-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Lina Marcela Quiñones Sánchez-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Aprobó: Mauricio Barón Granados-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Aprobó: Rafael Alberto González Rodríguez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Elaboró: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho De La Secretaría

Revisó Jenny Abril Forero –Asesora de Despacho 21-04-2021  
Juan Felipe Vives – Enlace Concejo 21-04-2021  
Fredy García – Enlace Concejo 24-04-2021  
Carmen Arenas - Subsecretaría de Política de Movilidad  
Rodrigo Sebastián Hernández Alonso - Abogado SGM 21-04-2021

16

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link  
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.





Johana Catalina Latorre Alarcón - Subdirectora de Contravenciones 21-04-2021  
Isabel Cristina Ávila López - Abogada SSC 21-04-2021  
Fernando Alfredo Pérez Alarcon - Abogado SSC 21-04-2021  
María Isabel Hernández Pabon - Dirección de Representación Judicial 21-04-2021  
Paula Andrea Díaz Ramírez - Profesional Especializada SGJ 21-04-2021  
Claudia Durán Sánchez - Dirección de Normatividad y Conceptos 21-04-2021  
Proyectó: Claudia Benavides - Subdirección de Transporte de Público 21-04-2021  
Alan Vargas - Subdirección de Transporte de Público 21-04-2021  
Natalie Mateus - Subdirección de Transporte de Público 21-04-2021  
Juan Camilo Bolaños - Oficina Asesora de Gestión Social 21/04/2021  
Andrea Cárdenas - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 21-04-2021  
Nelly Alexandra Villamarín Espinel - Abogada Subdirección de Contravenciones.21-04-2021

