



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510004299591

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 09-04-2025 02:51:06

2025ER9458 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

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

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 449 -2025

OBS: --

Bogotá D.C., abril 09 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 449 -2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

1. Sírvasse informar de manera georeferenciada si cuentan con la siguiente información: desde julio de 2024 a la fecha, ¿en qué localidades se encuentra autorizada la prestación de este servicio, indicando de manera específica por localidad la zona, delimitación geográfica y radio de acción permitido para la prestación de este servicio

2. Sírvasse indicar si el servicio de bicitaxis puede realizarse en cualquier lugar del Distrito. En caso negativo, sírvasse informar cuántos controles se han realizado desde julio de 2024 a la fecha para evitar el servicio en puntos distintos a los autorizados.

3. En estos puntos autorizados, sírvasse indicar y relacionar desde julio de 2024 a la fecha, separado de manera mensual por año, ¿Cuál es la totalidad de los vehículos que se encontraban y se encuentran en servicio? así: 1. triciclos, 2. tricimóviles no motorizados, 3. tricimóviles con pedaleo asistido, 4. otros vehículos ¿cuáles?

Respuesta Numerales 1, 2 y 3: Nos permitimos informar que a través de la sentencia T-442 de 2013, la Corte Constitucional exhortó al Ministerio de Transporte a reglamentar la actividad que cumplen los bicitaxistas, en consecuencia de lo anterior, la cartera ministerial expidió la Resolución MT 3256 de 2018, mediante la cual se reglamentó y autorizó la prestación del servicio público de transporte de pasajeros expresamente en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

1

PA01-PR15-MD01 V4.0

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.



Adicionalmente, el artículo 6° de la Resolución MT 3256 de 2018 estableció como condición para poder implementar el servicio público de transporte de pasajeros en los vehículos descritos, que la autoridad de transporte competente (Secretaría Distrital de Movilidad para el caso de la jurisdicción de Bogotá), debía realizar un estudio de estructuración técnica, legal y financiera, donde se determina las zonas de operación y las condiciones de tiempo, modo y lugar de la prestación del servicio, entre otros aspectos.

Por lo expuesto y en cumplimiento de la Resolución MT 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, la administración distrital con el propósito de avanzar en la reglamentación del servicio, adelantó las siguientes acciones:

1. En el año 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.
2. La SDM a través del proceso de concurso de méritos abierto, contrató a la Unión temporal EY-SIGMAGP-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”*, la cual arrojó como resultado el estudio de estructuración técnica, legal y financiera a que se refiere el artículo 6 de la Resolución No. MT 3256 de 2018.

Esta estructuración determinó la demanda insatisfecha, las condiciones de tiempo, modo y lugar (entre ellas la zonas de operación) para la prestación del servicio.

No obstante lo anterior, es importante resaltar que el artículo 23 de la Resolución MT 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte, establece que el servicio de tricimóviles se debe prestar en vehículos homologados conforme a características y especificaciones técnicas que dicha Entidad definiera para el efecto.

Con ocasión a la anterior obligación, el Ministerio de Transporte expidió el día **15 de agosto de 2024**, la **Resolución MT 20243040038565 de 2024** *“Por la cual se modifica la Resolución 3256 de 2018 y se modifica y adiciona la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022, con relación al proceso de homologación de tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido”*, a través de la cual reguló la homologación de los vehículos Triciclos o Tricimóviles no motorizados o con pedaleo asistido.





Así las cosas, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó los estudios técnicos, legales y financieros previos, requeridos para la formalización y regulación de este servicio.

No obstante lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad requería que el Ministerio de Transporte reglamentara, entre otros aspectos, la tipología vehicular, lo cual fue realizado por la cartera ministerial seis (6) años después de la expedición de la Resolución MT No. 3256 de 2018, razón por la cual los estudios de demanda realizados por la SDM en el año 2019, a través de la consultoría antes referida, deben actualizarse. Adicionalmente, desde la expedición de la mencionada Resolución 3256 de 2018 y con fundamento en la estructuración técnica, legal y financiera la SDM ha solicitado al Ministerio claridades normativas frente a aspectos como la plataforma tecnológica, los seguros exigidos a los prestadores y otros aspectos que se mencionan en esta comunicación, sin los cuales es inviable la formalización del servicio.

Por lo anterior, desde la expedición de la Resolución 20243040038565 de 2024 del Ministerio de Transporte y a efectos de dar cumplimiento a la formalización de este servicio, la SDM adelanta las siguientes acciones:

1. Gestiones administrativas para la actualización del censo y de la estructuración técnica, legal y financiera realizada en el año 2019.
2. Estructuración, desarrollo e Implementación del aplicativo “Sistema Tricimóviles” a través del cual se busca realizar un dimensionamiento actual de los actores y vehículos vinculados a la operación de este servicio de transporte.
3. Mesas de Trabajo con el Ministerio de Transporte para la definición de temas relacionados con ajustes necesarios a la habilitación de vehículos; la plataforma tecnológica; los seguros; las licencias de tránsito; licencias de conducción que se deben exigir a los conductores de estos vehículos, de conformidad con las tipologías vehiculares definidas en la Resolución 20243040038565 de 2024 del Ministerio de Transporte; la actualización de la Resolución del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT y la actualización del formato único nacional de orden de comparendo.

Por las razones expuestas, a la fecha la entidad no ha autorizado las zonas específicas para la prestación del servicio.

4. Sírvese indicar, ¿Están identificadas las zonas o localidades donde se encuentran prestando este servicio de forma autorizada y no autorizada? En caso afirmativo, remitir la información mediante listado de las zonas identificadas por

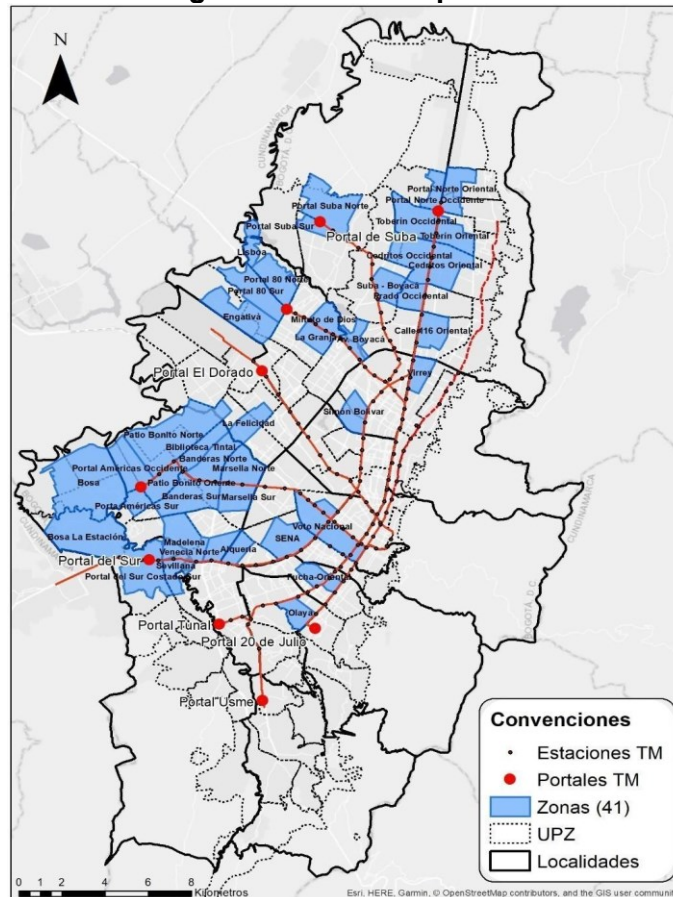


localidad y zonas georeferenciadas, discriminando cuáles son autorizadas y cuáles no; la anterior información se solicita desde julio de 2024 a la fecha.

De conformidad con lo señalado en las respuestas a los numeral 1,2 y 3, a la fecha la SDM no ha autorizado las zonas de operación.

No obstante, y de acuerdo con los resultados de la consultoría No. 1768 de 2019, se identificaron 41 zonas en las cuales se centraba la operación de tricimóviles en la vigencia 2019, las cuales se muestran en la siguiente imagen:

Imagen 1. Zonas de operación



Fuente: consultoría No. 1768 de 2019

Ahora bien, es preciso mencionar que dichas zonas reflejan la operación en el año 2019. A la fecha, dichas zonas pueden presentar variaciones a raíz de la modificación de los patrones de movilidad durante el periodo transcurrido. En virtud de lo anterior, la SDM avanza en las gestiones administrativas que permitan la actualización de la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera, una vez se cuente con las claridades normativas que han sido solicitadas al Ministerio de Transporte en distintas comunicaciones y en las mesas de trabajo indicadas en la respuesta anterior.

5. ¿Se cuentan con un estimado o porcentaje de personas que hacen uso de estos? En caso afirmativo, sírvase enviar la información desde julio de 2024 a la fecha, discriminada por localidad, zona georreferenciada, año y mes.

Con la información que cuenta la SDM es la obtenida de la Encuesta de Movilidad, la cual fue realizada en la vigencia 2023 y su periodicidad de aplicación es cada cuatro años.

Dicho esto, a continuación se presenta la estimación de viajes en bicitaxi realizados en un día hábil (en 2019 y 2023) en Bogotá, discriminados por Localidad, de acuerdo con la Encuesta de Movilidad de 2019 y 2023:

Tabla 1. Distribución de viajes en bicitaxi por Localidad. Bogotá 2019 - 2023

	2019		2023		
Localidad	Viajes	Participación	Viajes	Participación	Variación 2019-2023
Antonio Nariño	0	0%	76	0,2%	N/A
Bosa	6.383	25%	7.763	17%	22%
Ciudad Bolívar	1.132	4%	2.057	4%	82%
Engativá	744	3%	1.122	2%	51%
Fontibón	87	0,3%	988	2%	1037%
Kennedy	11.454	45%	10.448	23%	-9%
Los Mártires	322	1%	0	0%	N/A
Puente Aranda	27	0,1%	0	0%	N/A
San Cristóbal	0	0%	1.081	2%	N/A



Santa Fe	0	0%	641	1%	N/A
Suba	4.145	16%	20.373	45%	391%
Tunjuelito	0	0%	883	2%	N/A
Usaquén	1.258	5%	332	1%	-74%
Total	25.551	100%	45.765	100%	79%

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019, 2023. Cálculos/Gráfico: SDM - DIM

6. ¿Los conductores de estos vehículos deben cumplir algún requisito para manejarlos? Si la respuesta es afirmativa, indíquelos.

El artículo 25 de la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte “Conductores”, establece lo siguiente:

“La prestación del servicio de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, deberá ser efectuada por personas mayores de edad las cuales deberán tener licencia de conducción vigente al menos en la categoría A1 o B1 de que trata la Resolución 1500 de 2015 o la que la adicione, modifique la sustituya. Adicionalmente deberá contar con una capacitación en conducción para este tipo de vehículos, en las condiciones establecidas por la autoridad de transporte de cada jurisdicción.”, (negrilla y subrayado fuera del texto original).

No obstante lo anterior, como se mencionó en las respuestas a los numerales 1, 2 y 3, las licencias de conducción exigidas en el artículo 25 de la Resolución 3256 de 2018 están siendo validadas por el Ministerio de Transporte, por solicitud de la SDM, de cara a la definición de las tipologías vehiculares definidas en la Resolución 20243040038565 de 2024 del Ministerio de Transporte.

7. ¿Qué plataformas o rutas presenciales han dispuesto para que los usuarios víctimas de un mal servicio puedan acudir para presentar sus quejas, y cómo se hace el seguimiento? Respecto a este tipo de reclamación, sírvase informar ¿qué tipo de sanciones se imponen? Existe alguna sanción impuesta y efectiva desde julio de 2024 a la fecha, sírvase relacionar la información por año, mes y tipo de sanción, y estado, es decir, si fue cumplida o no.





De conformidad con lo señalado en las respuestas a las preguntas 1, 2 y 3, a la fecha no se ha formalizado la prestación de este servicio de transporte.

No obstante lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad dispone de los siguientes canales para que la ciudadanía pueda radicar peticiones:

CANAL VIRTUAL

A través de la página web de la entidad en el micrositio de Peticiones, se informan los canales de radicación de las Peticiones Quejas y Reclamos

- <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sdqs>

Canal virtual

Formulario para radicación de correspondencia



La Secretaría de Movilidad, pone a disposición de la ciudadanía este formulario web como canal, para radicar PQRSDF.

IR

Bogotá te escucha



Radica tu PQRSDF directamente en la plataforma.

IR

CANAL PRESENCIAL

Canal presencial

Centro de Servicios de Movilidad Calle 13
Departamento: Cundinamarca. Ciudad: Bogotá – Colombia. **Calle 13 No. 37 – 35**
*Radicación Presencial: Lunes a Viernes: 7:00 a.m. a 5:00 p.m. [Formulario Radicación de correspondencia](#)

Centro de Servicios de Movilidad Paloquemao
Departamento: Cundinamarca. Ciudad: Bogotá – Colombia. **Cra 28 A N° 17 A 20**
*Radicación Presencial: Lunes a Viernes: 7:00 a.m. a 5:00 p.m. [Formulario Radicación de correspondencia](#)

CANAL TELEFÓNICO



Canal telefónico

Línea de atención



Desde fijo o celular:
364 9400 opción 2

Horario de atención:
7:00 a.m. a 5:00 p.m

De otro lado, el desarrollo de las actividades de control a bicitaxis desarrolladas conjuntamente con la autoridad de tránsito en vía, tienen como objetivo identificar las posibles contravenciones a la normativa de tránsito y transporte. A través de estos operativos y la imposición de órdenes de comparendo, se busca garantizar el cumplimiento de la normativa vigente y mejorar las condiciones de seguridad vial para la totalidad de actores viales.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31 del Decreto Distrital 672 de 2018, “*Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones*”, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, tiene entre otras, la siguiente función “2. *Realizar la inspección y vigilancia del cumplimiento de las normas a cargo de las empresas de transporte público.*”, por tanto, derivado de ello, se deben tramitar las quejas que la ciudadanía interponga por la prestación del servicio público de transporte en la ciudad, sobre el cual, se tenga competencia para realizar la inspección, vigilancia y control del mismo.

Sin embargo, a la fecha, la mencionada Subdirección no ha recibido quejas de la ciudadanía relacionadas con la prestación de servicios de transporte en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.

De otra parte, para ejercer la Inspección, Vigilancia y Control de la prestación de servicios de transporte en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, se debe contar con la respectiva habilitación de las agremiaciones o empresas que los congreguen y/o la homologación de dichos vehículos, proceso en el que aún avanza la Secretaría Distrital de Movilidad, de conformidad con lo indicado en las respuestas anteriores.

En el mismo sentido, el mencionado Decreto Distrital 672 de 2018, también otorgó la siguiente función a la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, “3.

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente.”, sin embargo, por lo mencionado en párrafos anteriores, aún no se han desarrollado investigaciones que conlleven a sanciones efectivas derivadas de la prestación de servicios de transporte en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.

8. ¿La entidad ha realizado algún tipo de estudio para identificar qué tipo de infracciones de tránsito son las más comunes en la prestación de este servicio? En caso afirmativo, sirva relacionar desde julio 2024 a la fecha, identificando por año y mes que tipo de sanciones son las más comunes.

De acuerdo con las actividades de control realizadas durante el período señalado en su solicitud, a continuación se detallan las infracciones de tránsito impuestas a los bicitaxis como resultado de las contravenciones cometidas por este tipo de vehículos. Las sanciones se derivan de las acciones de control desarrolladas con el personal de la autoridad de tránsito en vía, que tuvieron como objetivo identificar el incumplimiento de la normativa de tránsito y de esta manera mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Tabla 2. Top 4 Infracciones - Bicitaxis - Julio 2024 a Febrero 2025

Infracción	N° de Comparendos
H.02 El conductor que no porte la licencia de tránsito.	515
D.01 Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.	448
C.35 No realizar la revisión tecnomecánica y de emisiones contaminantes en los plazos establecidos o cuando aún portando los certificados correspondientes no cuenta con condiciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes adecuadas. (*)	254
Otras	1046
TOTAL	2263

Fuente: Plataforma QLIK – SDM, con corte 28 de Febrero de 2025

9. ¿Cuántos y qué tipos de controles realiza la secretaría de movilidad, con el fin de regular este servicio, para el cumplimiento de las normas de tránsito? Discrimine los datos por mes desde julio de 2024 a la fecha.

De acuerdo con las competencias de la Entidad y con el objetivo de verificar las condiciones de seguridad vial y el cumplimiento normativo en materia de tránsito por parte de los bicitaxis que prestan servicios de transporte público en la ciudad, la Secretaría de Movilidad coordina de manera continúa con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, el desarrollo de actividades de control. Estas actividades tiene como objetivo la identificación y sanción de las contravenciones a la normativa de tránsito, enfocándose en la verificación de la circulación de estos vehículos por zonas exclusivas para uso peatonal y en el incumplimiento las señales de tránsito, acciones que representan factores de riesgo para los demás actores viales, especialmente para los más vulnerables como biciusuarios y peatones.

De conformidad con lo anterior, se presentan las actividades de control a bicitaxis desarrolladas en el período de tiempo referenciado en su solicitud:

Tabla 3 .Número de actividades de control operativas programadas - Bicitaxis

Mes	N° Operativos
Julio	13
Agosto	12
Septiembre	12
Octubre	13
Noviembre	12
Diciembre	5
Enero 2025	7
Febrero 2025	9

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



Marzo 2025	9
TOTAL	92

Fuente: Bases de Programación SCTT 2024 y 2025

10. ¿Existe algún control o medida preventiva que permita la seguridad de los usuarios de este tipo de servicio? En caso afirmativo, sírvase relacionar la información desde julio de 2024 a la fecha, desagregando los datos de manera mensual.

Como se mencionó en las respuestas anteriores de esta solicitud, la Secretaría de Movilidad, en un esfuerzo coordinado con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, desarrolla de manera sistemática y continúa actividades de control. Estas acciones tienen como objetivo verificar el estricto cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los bicitaxis y al mismo tiempo mejorar las condiciones de seguridad vial de los ciudadanos.

11. Desde julio de 2024 a la fecha, ¿En cuántos accidentes de tránsito se han visto involucrados bicitaxistas? Sírvase remitir la información discriminada por localidad, zona georeferenciada de mayor accidentalidad, mes, año y tipo de consecuencia, por ejemplo, si hubo decesos, si solo se presentaron lesionados, solo daño de vehículos o bienes materiales.

Respecto de la consulta realizada, la Secretaría Distrital de Movilidad el día 3 de abril de 2025 realizó la consulta a la base del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito – SIGAT, donde reposa la información recolectada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT levantado durante los siniestros viales, identificando los registros de siniestros viales graves (con lesionados y con fallecidos) ocurridos en Bogotá durante el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2024 y el 19 de marzo de 2025, en los que se hayan visto involucrados vehículos tipo bicitaxi (mototriciclo), obteniendo los resultados que se detallan más adelante.

Es pertinente aclarar que, de acuerdo con la Resolución N° 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte “*Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT, su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones*”, se establece que en el campo “*8.3 Clase de vehículo*” se debe registrar la clase del vehículo de acuerdo con la licencia de tránsito, en caso de no contar con la licencia se deberá seleccionar la clase de vehículo de la lista disponible en el formulario:

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

Tabla 4 Clases de vehículo, campo 8.3. IPAT

Clase Vehículo	
Automóvil	M. Agrícola
Bus	M. Industrial
Buseta	Bicicleta
Camión	Motocarro
Camioneta	Mototriciclo
Campero	Tracción Animal
Microbús	Motociclo
Tractocamión	Cuatrimoto
Volqueta	Remolque
Motocicleta	Semi-remolque

Fuente: Resolución Ministerio de Transporte 11268 – 2012

Como se evidencia en la tabla anterior, en el formulario IPAT no está incluida la clase “bicitaxi”, sin embargo, para atender el presente requerimiento, se tienen en cuenta aquellos siniestros que se registran con la clase de vehículo “**mototriciclo**”, dado que esta es la clase vehicular a la que principalmente se asocian los bicitaxis actualmente. Por otra parte, también se tienen en cuenta aquellos siniestros en los que en el campo de observaciones del IPAT se identifiquen como bicitaxi, aclarando que esta información corresponde a un subregistro, ya que no en todos los casos el agente de tránsito registra este tipo de información en el campo de observaciones del IPAT o puede ser registrado en una clase de vehículo diferente.

Teniendo en cuenta lo anterior, se presentan en las siguientes tablas, los siniestros y actores viales en los que se han visto involucrados bicitaxis (mototriciclo) en Bogotá durante el 1 de julio de 2024 a 19 de marzo de 2025.

Tabla 5 Siniestros que involucraron vehículos tipo bicitaxi, ocurridos en Bogotá durante el 1 de julio de 2024 y el 19 de marzo de 2025, discriminados por gravedad y clase.

Gravedad - Clase	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25
Con Heridos	7	7	11	10	12	5	5	10	4

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



Gravedad - Clase	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25
Atropello	1	1	0	0	2	2	1	0	0
Choque	5	6	11	9	10	3	3	9	4
Volcamiento	1	0	0	1	0	0	1	1	0
Con Muertos	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Choque	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Solo Daños	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Atropello	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	7	7	13	10	12	6	5	10	4

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 3/04/2025 – Fecha de corte 19/03/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de marzo por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Tabla 6. Siniestros que involucraron vehículos tipo bicitaxi por localidad, ocurridos en Bogotá durante el 1 de julio de 2024 y el 19 de marzo de 2025.

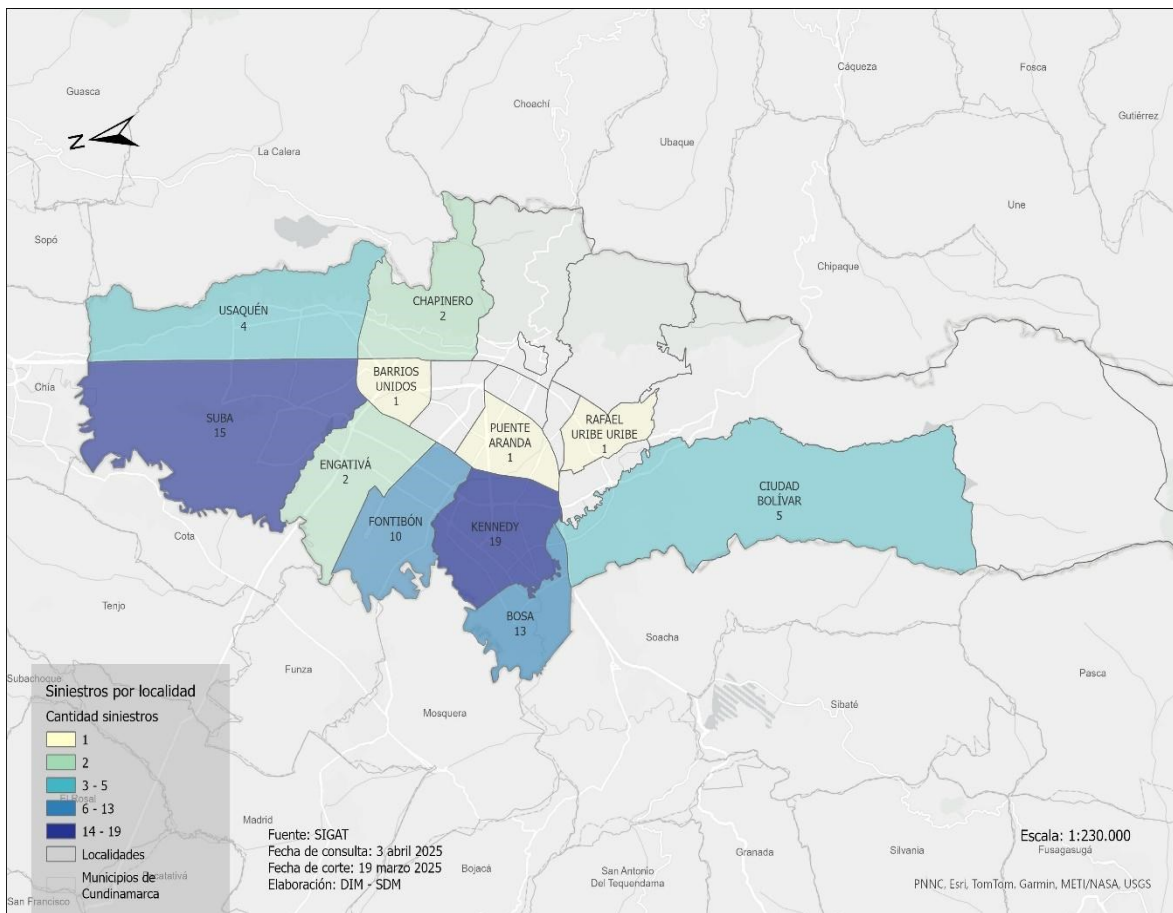
Localidad	2024		2025	
	Con Heridos	Con Muertos	Solo Daños	Con Heridos
Barrios Unidos	1	0	0	0
Bosa	8	2	0	4
Chapinero	0	0	1	2
Ciudad Bolívar	2	0	0	2
Engativá	2	0	0	0
Fontibón	7	0	0	3
Kennedy	14	0	0	4
Puente Aranda	1	0	0	0
Rafael Uribe Uribe	1	0	0	0
Suba	12	0	0	3
Tunjuelito	1	0	0	0
Usaquén	3	0	0	1
Total	52	2	1	19

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 3/04/2025 – Fecha de corte 19/03/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de marzo por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

Figura 2. Siniestros que involucraron vehículos tipo bicitaxi por localidad durante el 1 de julio de 2024 y el 19 de marzo de 2025.



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 3/04/2025 – Fecha de corte 19/03/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de marzo por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.



Así mismo, en la siguiente tabla se presentan los actores viales involucrados en los siniestros graves identificados.

Tabla 7. Actores viales implicados en siniestros que involucraron vehículos tipo Bicitaxi, ocurridos en Bogotá durante el 1 de julio de 2024 y el 19 de marzo de 2025, discriminados por gravedad y clase.

Estado-condición	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25
Lesionado	16	12	31	30	22	10	17	15	11
Ciclista	0	0	4	0	1	0	0	5	0
Conductor	2	1	3	3	1	0	2	3	3
Motociclista	10	9	24	27	19	6	14	7	5
Pasajero	3	2	0	0	1	4	1	0	3
Peatón	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Ileso	5	7	9	6	8	7	2	9	3
Ciclista	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Conductor	2	5	2	2	5	2	1	3	3
Motociclista	3	2	6	4	3	5	1	5	0
Fallecido	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Motociclista	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Sin información	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Conductor	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Motociclista	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	22	19	42	36	30	18	19	24	14

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 3/04/2025 – Fecha de corte 19/03/2025

En los datos de fatalidades se incluyen los fallecidos hospitalarios hasta 30 días posteriores al siniestro vial. No obstante, para el mes de marzo por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta.

En la carpeta de anexos se puede consultar la información detallada de la base de datos de siniestros y actores viales resultado de la consulta.



12. Sírvese informar, ¿El servicio de bicitaxismo debe cumplir con alguno de los requisitos determinados por el código de tránsito? En caso afirmativo, sírvase indicar cuáles requisitos.

Es de señalar que el Código de Tránsito expedido a través de la Ley 769 de 2002, modificado posteriormente a través de la Ley 1383 de 2010 en su artículo 1 establece: **“Ámbito de aplicación y principios.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, **conductores**, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público,...”, sea dicho pues que el código en mención establece preceptos transversales que deben cumplirse por parte de todos los actores que convergen en la viabilidad según su rol, por ejemplo, el título III capítulo II Conducción de vehículos, establece lineamientos para quienes realizan la conducción de un vehículo, los cuales resultan indistintos frente a la tipología del vehículo.

Ahora bien, respecto a los triciclos o tricimoviles, en el Título III, Capítulo V se establece:

“Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos Y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.





- *Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código...*

“ARTÍCULO 95. Normas específicas para Bicicletas y Triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. *Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.*
2. *Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.*
3. *Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.*
4. *No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.*
5. *Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja*
...

13. ¿Qué acciones ha emprendido o solicitado estas agremiaciones/asociaciones/ agrupaciones al distrito para su organización, legalización y formalización de la actividad?

Los gremios de este servicio han solicitado la adopción de permisos de operación transitorios para la prestación de este servicio. No obstante lo anterior y dado que la prestación del servicio en las condiciones actuales, esto es, (sin seguros, ni vehículos Homologados por el Ministerio de Transporte) no garantiza la seguridad del usuario, ni el acceso al transporte, como principios fundamentales del sector transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993.

La homologación de los vehículos que prestan el servicio público de transporte es un mandato legal, que se orienta a que dichos vehículos cuenten con unas condiciones que garanticen un mínimo de seguridad a los usuarios.

Aunado a lo anterior, es pertinente señalar que las agremiaciones/asociaciones/ agrupaciones han presentado ante la Secretaría Distrital de Movilidad y ante el Ministerio de Transporte, solicitudes relacionadas con el cambio de las condiciones establecidas en temas de licencias de conducción para los prestadores del servicio, modificación de la capacidad de pasajeros para los vehículos, modificar el sistema de propulsión de los vehículos y la potencia nominal de los motores auxiliares,





solicitudes que no son de competencia de la SDM y por el contrario corresponden asuntos regulados por el Ministerio de Transporte como máxima autoridad.

14. A la fecha, ¿Cuántas agremiaciones/ asociaciones de bicitaxistas hay en Bogotá?

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la realización de un censo en el año 2019, identificó 76 organizaciones que operaban bicitaxis en la ciudad. Estas organizaciones engloban diferentes rutas en las diferentes localidades de la ciudad. En este sentido la información del censo da cuenta de la ubicación de la operación y de los referentes de esas organizaciones.

Si bien el fenómeno del bicitaxismo ha crecido, sobre todo posterior a la pandemia de COVID-19 y, al tratarse de una operación informal hay un escenario de cambio constante, estas organizaciones siguen teniendo una alta representatividad a nivel local y distrital.

16. ¿Qué operativos se han realizado en conjunto con otras entidades o instituciones como Secretaría Distrital de Seguridad, Policía Metropolitana de Bogotá y Alcaldías Locales para realizar control, inspecciones o prevenir actos delictivos / fenómenos de criminalidad asociados a este servicio de transporte?

Con el objetivo de implementar operativos de control en áreas de alta complejidad identificadas por condiciones de seguridad críticas para el servicio de bicitaxis, la Secretaría Distrital de Movilidad ha participado activamente en mesas de trabajo interinstitucionales durante el año 2025. Estos espacios de planificación y coordinación con las demás entidades, han permitido el desarrollo de estrategias y acciones operativas detalladas, destinadas a la ejecución de controles efectivos en los corredores viales previamente identificados.

Estas mesas de trabajo han resultado fundamentales para el diseño de una estrategia de intervención integral. Esta estrategia define lineamientos claros, coordina los esfuerzos interinstitucionales y establece los requerimientos de personal por cada entidad participante, con el fin de asegurar el éxito de los operativos y minimizar el riesgo de alteraciones al orden público que puedan comprometer la seguridad de los ciudadanos.

18. ¿Actualmente existen ejemplos positivos de organizaciones de bicitaxistas en Bogotá?

Si, hay organizaciones que han venido trabajando de manera propositiva con la Secretaría Distrital de Movilidad desde la expedición de la resolución 3256 de 2018, buscando avanzar en el proceso de formalización, buscando alternativas de avance y entregando conceptos

18

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



técnicos y sociales a tener en cuenta para avanzar en el proceso de la definición de la homologación vehicular realizada por el Ministerio de Transporte.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 09-04-2025 01:18 PM

Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Dirección de Atención al Ciudadano
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Diego Alejandro Bautista Becerra-Oficina de Gestión Social
Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alejandro Contreras Torres-Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 08-04-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 08-04-2025
Cristian Miguel Quintero -Asesor del Despacho 08-04-2025
María del Pilar Uribe - Subsecretaría de Política de Movilidad 08-04-2025
Jorge Alberto Urrego -Dirección de Inteligencia para la Movilidad 03-04-2025
Elaboró: Juan Felipe Otálora Tobar - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 02-04-2025
Angela Rocío Mendoza - Subdirección de Transporte Público 03-04-2025
Angela María Garay Castro - Profesional Universitaria 03-04-2025
Fabián Rodrigo Iguavita Flórez - DAC 03-04-2025
Jessica Yulieth Rojas Montilla - Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos https://drive.google.com/drive/folders/19uc_suV5Q9HAKI5SdJEBr4YeNxx_dWEy