



Bogotá D.C., agosto 19 de 2025

Señor(a)

LIZ YADIRA MONROY DELGADO

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 1001-2025

Respetada Doctora Monroy

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

Movilidad

53.¿Existe un censo actualizado de bicitaxis por localidad?

El último estudio de caracterización socioeconómica de la población que presta este servicio de bicitaxis se realizó en 2019, que incluyó el conteo de vehículos en operación y la caracterización socioeconómica y demográfica de los actores involucrados en esta actividad. Por lo tanto, no se cuenta con información a 2025.

Dentro de los resultados que se tienen de 2019, se identificaron 4.646 vehículos en operación, de los cuales el 51% cuenta con tracción a combustión, el 40% son de tipo no motorizado (tracción humana), el 3% son de pedaleo asistido y el 6% tienen motor eléctrico.

A nivel de ciudad y sobre el total de la población caracterizada, se identificó que el 40% son conductores, el 24% son propietarios, el 35% son propietarios y conductores, y el 1% restante forman parte de los coordinadores de ruta. Lo anterior, permite inferir que la mayor parte de los conductores de este tipo de vehículos son personas contratadas para esta labor o quienes alquilan los tricimóviles para trabajar.

En total, 4.169 personas de las 5.530 caracterizadas se identificaron como conductores, 3.293 como propietarios de vehículos, 83 coordinadores de ruta. Así mismo, del total de conductores identificados, el 94% son hombres y el 6% restante mujeres.

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.



Para consultar los resultados obtenidos en el censo de 2019 se puede acceder desde el siguiente enlace público:

[Conozca los resultados del Estudio de caracterización del bicitaxismo en Bogotá 2019 | Secretaría Distrital de Movilidad \(movilidadbogota.gov.co\)](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/estudio-bicitaxismo-2019)¹

54. ¿Por qué se ha generado el fenómeno del bicitaxismo en Bogotá?

La Corte Constitucional en Sentencia T-442 de 2013 señaló que esta actividad habría iniciado hacia el año 1997 y su surgimiento pudo obedecer a factores de índole social, económico y urbano. En el ámbito social, se destacan los niveles de desempleo e informalidad laboral, que han llevado a numerosas personas a adoptar esta actividad como una alternativa de sustento. Desde la perspectiva económica, la baja inversión inicial requerida facilita el acceso a quienes cuentan con recursos limitados. Finalmente, en el ámbito urbano, el bicitaxismo ha surgido como respuesta a la demanda de desplazamientos cortos de primera y última milla. Frente a este último aspecto, junto con las conclusiones presentadas por el Alto Tribunal, coincide también el Informe del Banco Mundial de 2017 y la Consultoría contratada por la Secretaría Distrital de Movilidad en 2019, donde relacionan el bicitaxismo como una solución de transporte informal de primera y última milla en algunas zonas de la ciudad.

55. ¿Cuántos accidentes con bicitaxis se han reportado en el último año?

Para este punto se informa que el 4 de agosto de 2025 la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) realizó 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 (con lesionados o con fallecidos) ocurridos en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 20 de julio de 2025, en los que se vio involucrado algún vehículo de la clase mencionada en el anuncio de esta pregunta.

Es importante mencionar que a partir del 29 de septiembre de 2022, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20224000000057, en la cual se establece que ya no es necesario el diligenciamiento del IPAT en los siniestros viales que involucran choques simples. De acuerdo con lo anterior, al no tener un IPAT, es posible que siniestros ocurridos con “sólo daños” no se hayan incluido en el SIGAT, y por lo tanto los datos a partir de la expedición de la Circular Externa

¹ <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/estudio-bicitaxismo-2019>





no son comparables con la información previa. Por lo anterior, en la información suministrada no se incluyen los siniestros con sólo daños.

Con respecto a la categoría vehicular mencionada por usted como “bicitaxi”, se debe considerar lo dispuesto en la Resolución N° 0011268 de 2012 del Ministerio de Transporte “*Por la cual se adopta el nuevo IPAT, su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones*”, la cual establece que, en el campo 8.3 *Clase de vehículo* se debe registrar al momento del siniestro la clase del vehículo de acuerdo con la licencia de tránsito y en caso de no contar con la licencia se deberá seleccionar la clase de vehículo de la lista disponible en el formulario:

Tabla 01 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

En relación con lo anterior, el vehículo tipo “bicitaxi ” no se encuentra especificado en el formato IPAT, por lo tanto, para identificar las cifras de siniestralidad del presente requerimiento, se tienen en cuenta aquellos siniestros que desde el año 2021 en adelante se registran con la clase de vehículo “Mototriciclo”, dado que esta es la clase vehicular a la que principalmente se asocian los bicitaxis actualmente. Aunado a lo anterior, el IPAT incluye un campo de “observaciones”, donde es posible que el Agente de tránsito incluya información adicional en relación con el tipo de vehículo “bicitaxi ” involucrado y que no se haya identificado en alguna de las clases vehiculares antes mencionadas, dichos siniestros también se incluyen en el presente análisis.



Con fundamento en lo anterior, y en atención a lo señalado por usted en el enunciado de la pregunta, se presentan a continuación cifras globales discriminadas por año de la siniestralidad en la ciudad entre el 1 de enero de 2024 y el 20 de julio de 2025 en los que se vió involucrada la categoría vehicular mototriciclo, junto con las víctimas lesionadas asociadas a estos eventos:

Tabla 02. Siniestros viales graves con interacción de mototriciclos entre el 1 de enero de 2024 y el 20 de julio 2025 discriminados por gravedad y condición.

Gravedad - Clase	2024	2025
Con Lesionados	104	35
Atropello	11	2
Choque	88	31
Volcamiento	5	2
Con Fallecidos	4	0
Atropello	1	0
Choque	3	0
Total	108	35

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 4/08/2025 – Fecha de corte 20/07/2025

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

Tabla 03. Actores viales involucrados en siniestros graves con interacción de mototriciclos entre el 1 de enero de 2024 y el 20 de julio 2025 discriminados por gravedad y condición.

Gravedad - Condición	2024	2025
Lesionado	271	85
Ciclista	11	8
Conductor	27	10
Motociclista	204	57
Pasajero	13	7
Peatón	16	3
lleso	70	26
Ciclista	3	1



Gravedad - Condición	2024	2025
Conductor	33	16
Motociclista	34	9
Fallecido	4	0
Motociclista	3	0
Peatón	1	0
Sin identificar	3	0
Conductor	1	0
Motociclista	2	0
Total	348	111

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM

Fecha de consulta: 4/08/2025 – Fecha de corte 20/07/2025

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

56. ¿El bicitaxismo es legal? Si no lo es, ¿qué medidas correctivas existen?

En relación con la regulación de los tricimóviles en Bogotá, es pertinente mencionar que, mediante la Sentencia T-442 de 2013, la Corte Constitucional exhortó al Ministerio de Transporte a reglamentar la actividad desempeñada por los bicitaxistas. En cumplimiento de lo anterior, el Ministerio expidió la Resolución 3256 de 2018, mediante la cual se reglamentó y autorizó la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y en tricimóviles con pedaleo asistido.

Posteriormente, en el año 2019, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) realizó un censo de bicitaxis en la ciudad, que incluyó el conteo de vehículos en operación y la caracterización socioeconómica y demográfica de los actores involucrados en esta actividad. En el marco de este proceso, la SDM contrató, mediante concurso de méritos abierto, a la Unión Temporal EY-SIGMAGP-2019, con el objetivo de adelantar la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera para la posterior formalización de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados o con pedaleo asistido en Bogotá. Como resultado de esta consultoría, se realizó la estructuración requerida por el artículo 6 de la Resolución 3256 de 2018.

No obstante, esta estructuración no pudo implementarse de manera inmediata en la medida en que reiteradamente la SDM solicitó aclaraciones al Ministerio de Transporte sobre algunos aspectos que impedían la formalización del servicio por parte de la SDM, entre los que es posible resaltar: la ausencia de una reglamentación sobre la homologación de





los vehículos por parte del Ministerio de Transporte, los módulos de la plataforma tecnológica conforme los resultados de la consultoría, los seguros, las licencias de tránsito, licencias de conducción que se deben exigir a los conductores de estas tipologías vehículos, la actualización de la Resolución del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT, y la actualización del formato único nacional de orden de comparendo. La ausencia de reglamentación por parte de dicha cartera ministerial impedía materialmente avanzar en la formalización y los demás aspectos que en criterio de la consultoría de estructuración podían hacer inviable la operación.

El 15 de agosto de 2024, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 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”*. Mediante esta norma, se reguló el proceso de homologación de los vehículos mencionados.

A partir de la expedición de dicha resolución y con el fin de avanzar en el proceso de formalización del servicio, la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido desarrollando 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 de la herramienta digital de registro a través de la 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.
4. Mesas de trabajo con Fasecolda para promover la apertura de productos de seguros que permitan viabilizar la prestación formal del servicio según las exigencias de la resolución 3256 de 2018.

Es importante mencionar que frente a los aspectos observados por la SDM y relacionados en el numeral 3 anterior, el Ministerio de Transporte señaló que mantendría las condiciones iniciales de regulación, pese a las observaciones formuladas por la SDM.





Por las razones anteriormente expuestas, la entidad aún no ha formalizado la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos tipo triciclo o tricimóvil de pedaleo o pedaleo asistido. Al respecto, es preciso señalar que la Secretaría Distrital de Movilidad está trabajando en la definición de los requerimientos necesarios para actualizar los estudios realizados en 2019, los cuales han quedado desactualizados debido al tiempo transcurrido y a la expedición de nueva normatividad por parte del Gobierno Nacional. La entidad se encuentra estructurando el proceso de actualización con el fin de establecer las condiciones de tiempo, modo y lugar en las que deberá regularse este servicio..

Ahora bien, teniendo en cuenta la situación de los tricimóviles, se informa que en relación a los vehículos tipo Tricimóvil de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, el Ministerio de Transporte mediante la **Resolución 160 de 2017** reglamentó sus condiciones de circulación, al igual que la prohibición de prestación de servicios de transporte de pasajeros, por lo cual esta Secretaría genera una coordinación permanente con la Policía Metropolitana de Tránsito con la finalidad de efectuar los operativos de control requeridos en toda la Ciudad, acorde con lo manifestado por parte del Ministerio de Transporte en las Circulares "20172100035361 Implementación Resolución 160 de 2017 - Registro, Circulación de Ciclomotores, Tricimotos y Cuadriciclos", y "20174000233451 - Normas de registro y circulación de ciclomotores y similares"; durante los cuales se verifica las condiciones de circulación, estado del vehículo y licencia de conducción, aplicando las respectivas sanciones e inmovilizaciones de acuerdo con la normatividad mencionada.

Por lo anterior, es de resaltar que los controles efectuados a la fecha se centran en las condiciones de circulación descritas en los numerales 1 al 5 del artículo 8, así como en lo dispuesto en los artículos 9 y 17 de la Resolución 160 de 2017. Dichas disposiciones regulan la forma en que este tipo de vehículos pueden movilizarse por las vías terrestres de uso público y por las privadas abiertas al público, junto al tipo de licencia y categoría que deben poseer y portar los conductores, así mismo se precisa la prohibición para realizar Transporte Público de pasajeros en este tipo de vehículos.

"Artículo 17. Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique o sustituya".

57.¿Qué problemáticas sociales, económicas, ambientales o de seguridad genera el bicitaxismo en la ciudad?



Desde los Equipos de Gestión Social Local de la SDM y en el marco de los recorridos de reconocimiento territorial, se identificaron diversas problemáticas que afectan la prestación del servicio de tricimóviles en la ciudad. Estos vehículos operan de manera informal, lo que dificulta su regulación y control. Esta situación genera riesgos para conductores y usuarios, derivados de la ausencia de condiciones laborales adecuadas, y garantías de derechos laborales. Al no estar formalizados, los conductores carecen de protección social.

La competencia entre propietarios y conductores por el control de rutas genera episodios de violencia y amenazas, afectando la seguridad de todos los actores involucrados. Esta problemática se evidencia con mayor frecuencia en las localidades de mayor población. Con el propósito de mitigar estas situaciones, se han implementado procesos de capacitación por localidades, enfocados en seguridad vial, prevención de la violencia basada en género y resolución de conflictos, en general para cualquier actor vial. Dichas acciones buscan articular esfuerzos con otras entidades, promoviendo un trabajo conjunto para fortalecer la seguridad, la convivencia y la calidad del servicio.

58. ¿Cuál es el procedimiento que siguen las entidades del Distrito cuando intervienen un punto crítico de concentración de bicitaxis? Por favor describa el marco legal, las entidades que intervienen y sus competencias.

De conformidad con las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Entidad articula de manera permanente con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, el desarrollo de actividades de control operativas en la ciudad, en lo concerniente a la violación de las normas de tránsito y transporte por parte de conductores de tricimóviles que constituya una violación a la normatividad establecida.

El proceso preliminar se realiza a partir de la recopilación de información, la georeferenciación de los sectores que prestan problemática asociada a los tricimóviles, la clasificación según el tipo de intervención y la asignación de recursos para el desarrollo de la actividad de control. A continuación se mencionan las etapas para la programación de los operativos.

- Recopilación de información:

Las fuentes de información proporcionan los insumos necesarios para la planeación, elaboración y ejecución de actividades de control de tricimóviles, con la finalidad de tener un sustento teórico, en cuanto a la caracterización de los vehículos y de la población, los operativos y el análisis de las bases de datos.



- Georeferenciación:

Posterior a la recopilación de información, se realiza una consolidación y verificación de los datos, con la finalidad de identificar los sectores que presentan la problemática asociada.

- Clasificación de la problemática y asignación del recurso:

Se realiza la clasificación de cada uno de los sectores en los que se identificó la problemática de acuerdo con aspectos como: Número de tricimóviles de combustión interna y características de la zona.

Después de identificar las condiciones actuales del sector a intervenir, se procede a la asignación de recursos con base a la información de la visita técnica o a las observaciones de los resultados operativos en el sector.

Con el fin de determinar los criterios de priorización y ponderación que contribuyan a la realización, programación y ejecución óptima de los operativos y, en busca de un mejor manejo de la problemática asociada a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en bicitaxis de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía; y así mismo, lograr ser abarcados en su totalidad.

- Programación de Operativos:

La programación se realiza semanalmente tomando como referencia los cronogramas establecidos y teniendo en cuenta las novedades de la reunión semanal entre funcionarios de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, los agentes de tránsito y la concesión de grúas. Los cronogramas establecidos tienen como base los ítems de priorización definidos anteriormente. La programación depende de la disponibilidad de recursos semanalmente, por tanto, si no se tiene la totalidad de los recursos para realizar una intervención en un sector se redirecciona el recurso a otro sector donde se pueda ejecutar de forma correcta la intervención.

- Desarrollo del operativo:

Una vez establecida la programación de las intervenciones a realizar : fecha, hora, lugar y dependiendo de la complejidad del operativo, se realizan las reuniones pre operativas.

En el trabajo en vía los agentes de tránsito proceden a dar cumplimiento a la normatividad de tránsito y transporte aplicable y los demás funcionarios prestan apoyo e intervienen si

9

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



se presenta alguna alteración al orden público, agresión o daño a los funcionarios o vehículos que participan en la actividad de control.

Es importante resaltar que estas acciones están lideradas y acompañadas por la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, quién realiza las gestiones necesarias para que sea posible implementar este tipo de controles operativos.

Adicionalmente, se presenta el marco legal en el que se enmarcan las actividades de control a tricimóviles, se informa que concerniente a vehículos tipo Tricimóvil de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, el Ministerio de Transportes mediante la **Resolución 160 de 2017** reglamento sus condiciones de circulación, al igual que la prohibición de prestación de servicios de transporte de pasajeros, por lo cual esta Secretaría genera una coordinación permanente con la Policía Metropolitana de Tránsito con la finalidad de efectuar los operativos de control requeridos en toda la Ciudad, acorde con lo manifestado por parte del Ministerio de Transporte en las Circulares "20172100035361 Implementación Resolución 160 de 2017 - Registro, Circulación de Ciclomotores, Tricimotos y Cuadriciclos", y "20174000233451 - Normas de registro y circulación de ciclomotores y similares"; durante los cuales se verifica las condiciones de circulación, estado del vehículo y licencia de conducción, aplicando las respectivas sanciones e inmovilizaciones de acuerdo con la normatividad mencionada.

Por lo anterior, es de resaltar que los controles efectuados a la fecha se centran en las condiciones de circulación descritas en el artículo No. 8, numerales 1 a 5, artículo No. 9 y artículo No.17 de la Resolución 160 de 2017, donde se indica como podrán movilizarse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público este tipo de vehículos, junto al tipo de licencia y categoría que deben poseer y portar los conductores, al igual que se indica la prohibición para realizar Transporte Público de pasajeros en este tipo de vehículos.

"Artículo 17. Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique o sustituya".

59.¿Qué medidas de prevención y monitoreo adelanta la entidad relacionadas con el bicitaxismo en cada localidad? Sírvase enviar y detallar cada una de las medidas, el año y los resultados obtenidos, lo anterior en un excel adjunto.

De conformidad con las respuestas anteriores, se adjunta a la presente comunicación, la matriz en formato excel que detalla los resultados de las actividades de control desarrolladas en el año 2025.





La matriz de resultados la puede consultar en la carpeta de anexos de la proposición.

60.¿Sírvese informar cuál es el protocolo que deben seguir los funcionarios de El Terminal para contabilizar el tiempo de los vehículos en las zonas de parqueo pago?

De acuerdo a lo indicado por la TTSA, se dio respuesta a los HC SANDRA CONSUELO FORERO RAMÍREZ y ÓSCAR FABIÁN RAMÍREZ HOYOS mediante radicado 2025002081611 del 11 de agosto de 2025 y se indicó lo siguiente:

En el desarrollo de la operación de las **Zona de Parqueo Pago (ZPP)**, la Terminal de Transporte S.A., como operador del estacionamiento en vía en virtud del Contrato Interadministrativo 2021-2470 suscrito con la Secretaría Distrital de Movilidad, garantiza el control de los usos de las celdas por medio de la plataforma tecnológica en la que se registra el tiempo de uso de la ZPP por parte de los vehículos, el pago de la tarifa establecida y el correcto funcionamiento de la operación donde se tiene en cuenta las herramientas para el uso de los usuarios, supervisión y herramientas tecnológicas.

En virtud de lo anterior, son actividades que se complementan de acuerdo al estado de la reserva de los usuarios, de la siguiente manera:

1. Control operativo en campo

Respecto a la revisión de los registros de usos de los usuarios en la ZPP, esta se realiza a través de las funciones asignadas al personal operativo en campo, el cual incluye supervisores, recosupervisores, conductores y facilitadores, quienes de forma permanente ejercen labores de cobro y control en las Zonas de Parqueo Pago.

Este control se efectúa con dispositivos móviles corporativos y aplicaciones especializadas, así:

- **APP Facilitador:** Permite gestionar el ingreso de vehículos, adicionar tiempo, registrar novedades y realizar el recaudo en segmentos viales.
- **APP Recosupervisor:** Orientada a personal de control, permite realizar el recaudo, control del dinero y apoyo en instalación de cepos.
- **APP Supervisor:** Facilita la supervisión de novedades, el arqueo y el control del dinero recaudado.



En el caso de las zonas de autogestión, el usuario debe realizar el proceso de reserva y pago a través de la aplicación ZPP Bogotá o nuestro asistente virtual correspondiente. Si esto no ocurre, nuestros recosupervisores realizan recorridos periódicos por los tramos habilitados, verificando las placas de los vehículos que se encuentran estacionados. Esta verificación se realiza en tiempo real por medio del aplicativo dispuesto para tal fin. Si se detecta que un vehículo no cuenta con una reserva activa, se procede a reportarlo como sanción conforme al procedimiento establecido, con el objetivo de garantizar el pago del uso del espacio.

En las zonas con facilitador en vía, este tiene como función principal informar, gestionar y en casos en los que el usuario no cuenta con los medios tecnológicos para realizar el pago a través de los canales digitales, estos reciben el pago directamente de aquellos al momento de hacer uso de las Zonas. En los casos en los que el facilitador no logre interactuar con el conductor (por encontrarse en un tramo cercano o en atención a otro usuario), se espera a que el usuario realice el procedimiento de autogestión de manera autónoma, tal como lo establece el modelo de operación.

Este proceder, es acorde con lo previsto en el contrato usuario operador, en el cual se indica que de conformidad con lo previsto en el artículo 7 del Decreto Distrital 379 de 2021, el Usuario por la prestación del servicio de estacionamiento en vía, deberá pagar anticipadamente a la Terminal de Transporte S.A. la tarifa definida por la Secretaría Distrital de Movilidad a través del acto administrativo que corresponda para cada área de implementación. Los actos administrativos podrán ser consultados en la página web de la Terminal.

2. Herramientas tecnológicas y tablero de control

Toda la información registrada se centraliza en un tablero de control del ecosistema digital, que ofrece reportes en tiempo real sobre:

- Ingresos y tendencias de recaudo.
- Vehículos que no han pagado.
- Deudas por vehículo.
- Instalación y recuperación de cepos.

Esta herramienta permite tomar decisiones operativas, reducir la evasión y garantizar un control detallado de la operación.

3. Modalidades de servicio al usuario



- Autogestión: El usuario utiliza la App ZPP Bogotá (Android o iOS) o el asistente virtual de WhatsApp para registrar y pagar su estacionamiento.
- Atención asistida: En los tramos con presencia de facilitadores o recorredores, estos registran la placa, el tiempo de uso y gestionan el recaudo.

En síntesis, este protocolo combina control presencial, monitoreo digital y pedagogía ciudadana, lo que permite garantizar el tiempo de uso de las zonas, optimizar el recaudo y fortalecer la transparencia en la operación.

61 ¿Sírvese informar cómo puede denunciar la ciudadanía los vehículos parqueados en el espacio público?

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con diferentes canales para la radicación de PQRSD (peticiones, quejas, reclamos, solicitudes de información y denuncias) así:

1. Canal telefónico: Línea 195
2. Canal Virtual:

* Página de la Secretaría Distrital de Movilidad:
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sdqs>

* Formulario Web:
<https://www.movilidadbogota.gov.co/radicacionwebsdm/formulario.php>

A partir del 1 de junio, la Secretaría Distrital de Movilidad, pone a disposición de la ciudadanía este formulario web como único canal, para radicar ante la Entidad: peticiones, quejas, reclamos, solicitudes, comunicaciones, facturas e informes, entre otros.

* Bogotá Te Escucha: <https://bogota.gov.co/sdqs/>

3. Canal Presencial:

Ventanillas de radicación de la sede de Calle 13 y Paloquemao

En los Centros Locales de Movilidad, los cuales se encuentran ubicados en todas las Alcaldías Locales.

RED CADE de Movilidad, ubicados en los SuperCADE de 20 de Julio, Américas, Suba, Bosa y Fontibón



Los canales son exclusivos para la radicación y atención de PQRSD de la Secretaría de Movilidad.

62. Por favor remitir la información georreferenciada a nivel de UPL, sobre presencia de bicitaxismo en el espacio público de Bogotá en formato shapefile o Excel.

Como resultado de los estudios adelantados por la entidad, mencionados en el punto 56, así como de las visitas y trabajos de reconocimiento en campo, se cuenta con información sobre los principales focos de prestación de este servicio. Es importante precisar que dicha información no incluye el detalle de la invasión del espacio público, sino que se limita a identificar las zonas en las que opera. En la carpeta de anexos se presenta, de manera georreferenciada, la ubicación de los puntos de la ciudad en los que la entidad ha detectado la prestación de este servicio.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 19-08-2025 04:38 PM

Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Juan David Villamarín García-Oficina de Gestión Social
Aprobó: Nathaly Patiño González-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Nicolás Adolfo Correal Huertas - Subsecretario de Política de Movilidad
Jhon Alexander González Mendoza - Subsecretario de Gestión de la Movilidad 13-08-2025
Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda - Directora de Planeación de la Movilidad (e) 14-08-2025
Juan David Villamarín García - Oficina de Gestión Social 12-08-2025
Rafael Unda Venegas - Director de Inteligencia para la Movilidad 11-08-2025
Marcela Neira Medina - Subdirectora de Transporte Público 13-08-2025
Nathaly Patiño González - Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte 12-08-2025
Jack David Hurtado Casquette - Subdirector de Control de Tránsito y Transporte 11-08-2025
Revisó: Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 13-08-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 15-08-2025
Jorge Alberto Urrego - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 08-08-2025
Maria del pilar Uribe Pontón- Subsecretaría de Política de Movilidad 11-08-2025
Elaboró: Dany Escudero Rivera - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 11-08-2025





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510009563711

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Fabian Andres Acevedo Vergara - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 08-08-2025
Sebastian Ladino - Subdirección de Transporte Público 13-08-2025
Juan Felipe Otálora Tobar - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte. 11-08-2025
Natalia Barbosa - Subsecretaría de Gestión de la Movilidad 11-08-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos - https://drive.google.com/drive/folders/1h_D6G-R9flzzq466q7F7sV9pvtZDfyvF?usp=drive_link

15

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

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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co