

HEBERT LOBATON CURREA.
Secretario General.
Concejo Distrital de Santiago de Cali.

Cordial y atento saludo,

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 139 del Reglamento Interno de la Corporación Concejo Distrital de Santiago de Cali, presentamos para radicación el proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA REGLAMENTACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LOS VEHÍCULOS DENOMINADOS BICITAXIS"**.

Atentamente,



JUAN MARTÍN BRAVO CASTAÑO
Honorable concejal del Distrito de Santiago de Cali.



“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA REGLAMENTACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LOS VEHÍCULOS DENOMINADOS BICITAXIS”

EXPOSICION DE MOTIVOS:

I. OBJETIVO GENERAL

Presentar alternativas que permitan definir los parámetros de operación del bicitaxismo en la ciudad de Santiago de Cali, con el propósito de cumplir con lo establecido en la Resolución 3256 del 3 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte, en el que se promueva entre otros, la seguridad vial, la formalización laboral y se mejore la cobertura del servicio de transporte público, fomentando a su vez la movilidad sostenible, contribuyendo a la construcción de una ciudad más segura, equitativa y amigable con el medio ambiente.

II. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- A.** Promover la formalización del bicitaxismo en la ciudad de Santiago de Cali con el propósito de regular su operación.
- B.** Garantizar la seguridad tanto de los conductores como de los demás actores viales, a través de la definición e implementación de parámetros y normas de tránsito específicas para los bicitaxis.
- C.** Establecer normas de seguridad vial y requisitos mínimos para conductores, usuarios y vehículos tipo bicitaxis, asegurando a todos los actores viales, bajo un sistema confiable, cómodo y adecuado para los usuarios.
- D.** Definir mecanismos de control para garantizar un funcionamiento adecuado y seguro de esta forma de transporte.
- E.** Promover el uso de medios de transporte amigables con el medio ambiente.

- F.** Posicionar el bicitaxismo como modo de transporte sostenible y complementario para el sistema de transporte público en la ciudad de Santiago de Cali.
- G.** Integrar el bicitaxismo al sistema de transporte público de Santiago de Cali generando mayor cobertura y facilitando la intermodalidad entre los distintos medios de transporte de la ciudad, con el propósito de mejorar la experiencia de los usuarios.
- H.** Contribuir a mejorar las condiciones de calidad del medio ambiente en la ciudad de Santiago de Cali, a través de la disminución de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como la disminución de los niveles de la contaminación auditiva.

III. CONTEXTO

Desde hace varios años, en la ciudad de Santiago de Cali se evidencia la práctica del bicitaxismo, lo cual se entiende como un medio de transporte, en el cual se adaptan bicicletas para transportar pasajeros construyendo vehículos de tres ruedas que se impulsan a pedal, es decir, por la fuerza humana ejercida por el conductor. Estos vehículos cuentan normalmente con una carpa atada a la bicicleta en la cual los pasajeros se protegen de las inclemencias climáticas. Actualmente en Cali, dicho fenómeno se viene presentando principalmente en barrios como Valle del Lili y sus alrededores, El Caney y Calicanto, en los cuales se evidencian opiniones divididas con respecto a la operación de este medio de transporte, toda vez que el bicitaxismo a causa de la falta de normatividad que reglamente este medio de transporte y trabajo informal, ha propiciado su crecimiento y diversas problemáticas afectando a la población involucrada en esta actividad.

El bicitaxismo en Cali se presenta como una alternativa atractiva para transportarse, generando beneficios de índole ambiental y económico. Igualmente, la masificación en el uso del medio de transporte en cuestión, se debe a la densidad poblacional y al crecimiento urbanístico desordenado de la ciudad, lo cual ha generado congestiones vehiculares en diversos tramos viales de la ciudad, dado que las vías no dan abasto para la cantidad de vehículos que las utilizan.

El diseño los bicitaxis permite la posibilidad de transitar por zonas en las cuales a un automóvil no le es posible, haciendo que sus rutas sean más flexibles en comparación con otros medios de transporte.

Adicionalmente, el transporte público masivo MIO, no cuenta con la frecuencia y cobertura deseada en diversas zonas de la ciudad, lo que aunado a las falencias del servicio y sus precarias condiciones, ha provocado que los usuarios opten por otros medios de transporte como el bicitaxismo.

Con relación al crecimiento desmedido de sectores como Valle del Lili, el periódico el país en su artículo publicado el 3 de septiembre del 2017¹ relata lo siguiente, cito:

“La proliferación de construcciones de viviendas de interés social y prioritaria, sumada a la vasta oferta de proyectos de estratos 4 y 5, dejó en evidencia que este sector correspondiente a la zona de expansión de la ciudad carece de una adecuada infraestructura para atender a los nuevos residentes. En general, el caos en la movilidad es la queja crónica que tienen los habitantes de estos barrios del Sur.

“Salir en carro a las 6:00 de la mañana es un problema porque las vías internas no dan abasto con la cantidad de vehículos que las abordan y la Autopista Simón Bolívar, que es la única vía de salida que tenemos, colapsa. Las calles que tenemos no son suficientes para el número de personas que vivimos aquí, necesitamos más infraestructura”, aseguró César Aurelio Villacis, residente de Ciudadela Comfandi, quien manifestó preocupación por el impacto que se puede generar en la movilidad de la zona con los cierres que se implementen por el inicio de obras de la Terminal Sur del MIO.

Por su parte, Emperatriz Grueso, residente de Ciudadela Comfandi, señaló que el nudo de la movilidad se complica “porque no hay suficiente cobertura del MIO, solo contamos con un par de rutas para ir hasta la estación Universidades y hacer transbordos. El servicio no es el mejor, porque uno puede quedarse esperando un bus entre 20 y 30 minutos”.

De acuerdo con lo anterior, el bicitaxismo en Cali ha surgido como una respuesta a las necesidades de movilidad de la población, especialmente en zonas donde el acceso a otros medios de transporte legales y regularizados puede ser limitado o congestionado. Ahora bien, el bicitaxismo también se presenta como una alternativa económica para transportarse, en cuanto que los costos de operación y mantenimiento de una bicicleta son considerablemente menores en comparación con un automóvil u otro tipo de vehículo como las motos y los buses, lo que convierte al bicitaxismo como una opción atractiva, con bajos costos reflejados en tarifas accesibles para los usuarios.

¹ <https://www.elpais.com.co/cali/valle-del-lili-una-nueva-que-crece-en-habitantes-y-en-problemas.html>

Igualmente, el bicitaxismo es un medio de transporte sostenible y ecológico ya que son impulsados únicamente por la fuerza humana, pues funcionan a pedal, razón por la que no genera emisiones de gases de efecto invernadero ni contaminantes atmosféricos, siendo una forma de transporte amigable y respetuosa con el medio ambiente, contribuyendo a la reducción de la contaminación atmosférica y a mitigar el cambio climático.

El bicitaxismo en Cali, si bien genera beneficios asociados con su actividad, actualmente presenta varios desafíos que motivan la adopción de medidas como la regularización de este medio de transporte, con el propósito de atender las diferentes preocupaciones que han surgido alrededor de su operación. El Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3256 del 3 de agosto de 2018, autorizó la prestación de este medio de transporte y dejó a discreción de las autoridades locales la reglamentación de las condiciones de operación, habilitación y otorgamiento de permisos y licencias. Dicha Resolución en su Artículo 7° establece con respecto a las autoridades competentes:

“Artículo 7. Autoridad Competente: Serán competentes para autorizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido:

- 1. En la Jurisdicción Distrital y Municipal:*** Los Alcaldes Municipales o Distritales o en los que estos deleguen tal atribución.
- 2. En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:*** La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada”.

Hoy Cali no cuenta con dicha reglamentación, motivo por el cual el bicitaxismo se constituye como un medio de transporte informal, lo que ha generado varias problemáticas y preocupaciones en la población.

En primer lugar y retomando el crecimiento desproporcionado y desordenado de la ciudad con énfasis en sectores como El Valle del Lili, se evidencia que pese a los esfuerzos efectuados por las autoridades locales en mejorar las condiciones de movilidad de la zona, no existe mejoría significativa alguna, ocasionando congestión vehicular e indignación en la población. El sistema de transporte público masivo o colectivo presenta varias falencias con relación a su servicio y cobertura, lo que aunado al diseño y condiciones de los tramos viales, limita el acceso de la población a este servicio. Adicionalmente, la infraestructura del sistema MIO y sus falencias, obliga a las personas a tomar varios buses para poder llegar al sitio más cercano a su residencia o lugar de destino. Es precisamente por este último factor, que el

bicitaxismo se constituye como aquel medio económico y amigable con el medio ambiente que le facilita al usuario su desplazamiento.

No obstante, pese a que el bicitaxismo representa un servicio conveniente a nivel ambiental, económico y social, cuenta con varias dificultades e inconvenientes en cuanto a las condiciones en las que se presta el servicio a los usuarios. Usualmente, estos vehículos son contruidos artesanalmente y no cuentan con las condiciones de seguridad adecuadas, debido a su diseño y construcción deficientes, también, se suele observar que estos vehículos se estacionan y transitan por espacios prohibidos como lo son las intersecciones, calles de doble sentido o las aceras peatonales.

Por otro lado, es válido mencionar que presuntamente en ocasiones esta alternativa para movilizarse se emplea para fines ajenos a esta, siendo implementada para objetivos como el consumo y/o comercialización de Sustancias PsicoActivas (SPA), la comisión de actos delictivos como hurtos a personas y acoso sexual.

Adicionalmente, en los casos que sucedan accidentes de tránsito y siniestros viales en los que estén involucrados bicitaxistas, a causa de la inexistencia de reglamentación en Cali, no se pueden brindar garantías ni a los actores viales involucrados ni a los usuarios y conductores.

La Alcaldía de Santiago de Cali a través de la Secretaría de Movilidad y su grupo de Agentes de Tránsito, ha efectuado en algunas ocasiones, operativos en los sectores en los que operan los bicitaxistas, imponiendo sanciones e inmovilizando los vehículos que están prestando el servicio público de manera informal.

La existencia de una reglamentación a nivel local permitiría fijar las condiciones en las cuales los vehículos deben operar, las especificaciones en las tarifas, rutas y los requisitos que las empresas y conductores deben cumplir. Lo anterior traería a los conductores y usuarios varios beneficios, contribuyendo a un servicio regulado, seguro, alternativo y económico para desplazamientos cortos principalmente.

La regularización de este medio de transporte reconocería los derechos humanos que se encuentran positivizados en la Constitución Política de Colombia. También, la regularización tendería a garantizar el orden público y el bienestar colectivo, brindando la posibilidad de que todas las personas relacionadas con el bicitaxismo se encuentren amparadas ante la ley, cumpliendo con uno de los principios constitucionales que consagra la carta política en aras de preservar el Estado Social de Derecho, asegurando la igualdad de toda la población ante la ley.

El bicitaxismo desempeña un papel importante en el sistema de transporte de la ciudad, pero debido a su informalidad, constantemente tienen lugar conflictos entre otros prestadores de este servicio público como los taxistas, dada la existencia de una presunta competencia desleal con otros medios de transporte público legalmente establecidos. El periódico El País a través de uno de sus artículos publicado el 11 de noviembre del 2018² da cuenta de lo anterior, cito:

“Entre las voces de protesta que lo califican de ilegal o pirata, y las que lo ven como opción de rebusque para desempleados, circulan los autodenominados bicitaxis, sistema de transporte local que consiste en una bicicleta adaptada con sillas traseras para pasajeros.

“Cali se ha convertido en el paraíso de la ilegalidad en el transporte público y todo el que quiere violar sus normas se viene para Cali”, expresó Jhonny Rangel, líder de uno de los colectivos de taxistas de la ciudad, al explicar el auge de este fenómeno.

Rangel advirtió que estas empresas ilegales operan “exponiendo la vida e integridad de la ciudadanía, pues son unas bicicletas a las cuales les adaptan un carruaje atrás con plástico y tubos de PVC y la gente lo usa sin prever el riesgo que tiene”.

Se refiere a que, si se presenta un accidente, “el pasajero, que es el más afectado, va desamparado, porque el conductor se va y deja el triciclo y el usuario abandonados, ya que él no va a responder por eso, como tampoco si llega a causar accidentes a terceros ya que se les atraviesan a los carros”.

Rocío Selene Ruiz, líder de la Comuna 17, en la reciente mesa ciudadana sobre seguridad que realizó el diario El País, mencionó el fenómeno del autodenominado bicitaxismo como uno de los nuevos focos de inseguridad de ese sector del sur de la ciudad, y señaló especialmente a los que hacen pista en el barrio Valle del Lili.

“Hace días hubo una riña de dos bandos de bicitaxis. Fue al frente de mi casa. Con palos y piedras iban a alcanzar a los del otro bando. Esto es muy delicado porque van armados y pueden también disparar, salir una bala perdida y uno de los residentes resultar herido”, denunció la señora Ruiz, presidenta de la JAC Urbanización Valle del Lili.

Además, afirmó que los bicitaxistas transitan en contravía y parquean los vehículos en las zonas verdes, ocupando el espacio público de todos.

² <https://www.elpais.com.co/cali/bicitaxis-otro-modo-de-transporte-informal-que-genera-polemica-en.html>

Como si fuera poco, vecinos del sector aseguran que algunos bicitaxis distribuyen droga. “En repetidas ocasiones lo hemos dicho. Hay más de 60 bicitaxis, los conducen personas de estratos bajos, y no es por discriminación, pero sí sabemos que venden sustancias alucinógenas”, denunció la líder.

Su regularización entonces permitiría integrar de manera más eficiente los bicitaxis en el sistema de transporte público existente, evitando conflictos y mejorando la coordinación con otros modos de transporte, dado que su aceptación implicaría fijar parámetros que den lugar a un sistema de transporte que se encuentre dentro de las normas del CNT y que no genere conflictos garantizando un funcionamiento pacífico.

Por otro lado, la Corte Constitucional mediante la Sentencia T-442/2013, exhortó a las autoridades nacionales y locales a reglamentar el bicitaxismo en la ciudad de Bogotá específicamente, para que adopten medidas definitivas que sean tendientes a establecer las condiciones bajo las cuales debe funcionar el servicio de bicitaxi.

La Corte Constitucional además, en dicha sentencia, reconoce que el bicitaxismo ha adquirido peso y se ha convertido en una alternativa pública de empleo y de transporte.

Dicha corporación precisó lo siguiente con relación a la necesidad de reglamentar el bicitaxismo *“La Sala evidencia que el bicitaxismo, como medio alternativo de transporte, caracterizado por la informalidad y por ser fuente de ingresos económicos para un número significativo de familias capitalinas, necesita ser reglamentado por las autoridades competentes para ello” (Corte Constitucional, Sentencia T-442/2013).* Igualmente, la Corte se ha referido de la siguiente forma con respecto a la prevalencia del interés general en el contexto del bicitaxismo:

“(…) debe tenerse en cuenta que por ser el transporte público un servicio de carácter esencial, debe estar sujeto a la regulación por parte del Estado y, en donde además, deberá prevalecer el interés general sobre el particular. En tal sentido, las reglas que estén dirigidas a definir la forma en que será prestado el servicio público de transporte deben estar encaminadas a que se garantice, entre otros aspectos, la seguridad de la comunidad, pues precisamente se trata de un servicio del cual pueden hacer uso todos los ciudadanos, razón que sustenta el hecho de que el ordenamiento jurídico exija ciertos requisitos mínimos para que las empresas que pretendan realizar dicha actividad puedan hacerlo en pro del mencionado interés general. Estos lineamientos deben ser definidos por el Ministerio de Transporte que como autoridad suprema de tránsito le corresponde “orientar,

vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito". "(Corte Constitucional, Sentencia T-442/2013).

Ahora bien, la Corte Constitucional en la ya citada sentencia, fundamenta su fallo basado entre muchos otros principios en el de confianza legítima, el cual se entiende como un criterio mediante el cual la población confía en que se mantendrá una situación de hecho que ha sido tolerada históricamente por el Estado, buscando amparar las expectativas válidas que los particulares habían construido de acuerdo con las acciones u omisiones estatales con relación a la situación de hecho. Ahora bien, con relación a la operación de los bicitaxis y su ocupación del espacio público, se presupone la existencia de un estado de confianza objetivo que se encuentra fundado en expectativas justificadas que les hace suponer que están ocupando legítimamente el espacio público, aunque por diversas circunstancias se encuentren ocupándolo irregularmente.

El principio de confianza legítima entonces, consiste en el amparo de las expectativas fundadas y razonables que los particulares han construido, de acuerdo con las acciones y omisiones por parte del Estado en relación a una situación de hecho específica. La no continuidad de realización de operativos y sanciones contra los bicitaxistas ha dado lugar a la creación de dichas expectativas, las cuales deben ser protegidas y respetadas por parte de la administración.

El principio que se ha venido desarrollando es vinculante para la Alcaldía de Santiago de Cali, razón por la cual debe adecuar sus procedimientos y acciones que estén orientados a la recuperación del espacio público, con el propósito de considerar las expectativas fundadas y razonables de los bicitaxistas y así evitar la violación de derechos fundamentales relacionados con su dignidad y labor.

El empleo informal es un fenómeno económico y social que tiene repercusiones de diversa índole, dado que tiene una dimensión personal en los trabajadores informales y colectiva en las familias de los trabajadores, en la ciudad y en el país con relación a su progreso, tal y como lo afirman Fabio Sánchez Torres y Oriana Álvarez Vos del Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico (CEDE) de la Facultad de Economía de la Universidad de los Andes:

Por otro lado, como se ha mencionado anteriormente, el bicitaxismo se ha convertido en la fuente de empleo de varios caleños que durante muchos años han mantenido a sus familias gracias a los ingresos que obtienen de dicha labor. En la ciudad, de acuerdo con datos suministrados por este gremio en el sector de El Valle del Lili, un conductor de bicitaxi suele ganar entre \$20,000 y 25,000 pesos diarios y

libres, dado que deben pagar su alimentación, hidratación y el alquiler del vehículo que oscila entre \$10,000 y \$13,000 pesos.

Seguidamente, manifiestan que la tarifa oscila entre los \$2,000 y los \$6,500 pesos, de acuerdo con la distancia y si son uno o más pasajeros. El gremio expone que sectores como El Valle del Lili, El Caney y Salomia son atractivos para la prestación de este servicio, puesto que las personas en dichas zonas usualmente deben desplazarse cortas distancias para realizar sus diligencias, al igual que la operación y cobertura del sistema MIO no es la deseada.



Registro fotográfico de visita de campo efectuada el 15/07/2023 en el Sector de El Valle del Lili.

El bicitaxismo es una realidad en la ciudad que las autoridades locales deben afrontar de una forma diferente, con el propósito de abordar las problemáticas e inconvenientes que se presentan con relación a este servicio, dada sus condiciones de operación. Frecuentemente se encuentran los siguientes inconvenientes:

- Vehículos sin las condiciones de seguridad adecuadas debido a un diseño y una construcción deficientes.
- Vehículos circulando por vías arterias donde ponen en peligro la integridad física del conductor y de los pasajeros.
- Menores de edad conduciendo los vehículos.
- Conductores que maltratan o cobran más de lo “justo” a los pasajeros.
- Vehículos estacionados en el espacio público donde obstaculizan el tránsito de peatones.
- Conflictos entre conductores o empresas de bicitaxis sobre quién tiene el derecho a operar cierta ruta.
- Conductores sin ningún tipo de seguridad social o protección contra riesgos profesionales.
- Ninguna contribución de conductores o propietarios de bicitaxi al Distrito y al mantenimiento de la infraestructura que utilizan.

Ahora bien, las personas que se movilizan mediante el transporte público formal de la ciudad, se ven obligadas en ocasiones, a pagar varios pasajes y sumas adicionales para poder llegar a su destino, ello dada las problemáticas que rodea este servicio y la desidia por parte de las autoridades en diseñar e implementar un servicio público de transporte integral y favorable para los caleños, que sea eficiente y seguro.

Emitiendo una normatividad clara y precisa con respecto a la operación de los bicitaxis en Cali, la calidad de este servicio tendría una mejora significativa, dado que se podrían establecer estándares de construcción, diseño y mantenimiento de los vehículos, lugares, horarios y condiciones de operación y la posibilidad de articular y coordinar con las autoridades locales en aras de garantizar la calidad y seguridad del servicio, logrando abordar las problemáticas que surjan en torno al mismo de manera oportuna.

En conclusión, La regulación del bicitaxismo en Cali busca equilibrar la necesidad de brindar un servicio de transporte accesible y económico, con la protección de los derechos de los conductores y usuarios, la seguridad vial y la integración en el sistema de transporte público existente.

A continuación, se relacionan los principales beneficios que traería consigo la regularización del bicitaxismo en Cali:

Para la ciudad:

- Desarrollo de un medio de transporte seguro, económico y ecológico, que cubre zonas de la ciudad hoy no cubiertas por el transporte público tradicional.
- Mayores y mejores oportunidades de trabajo formal para la ciudadanía.
- Menos oportunidad para que se presenten casos de corrupción.
- Control a la venta irregular de "cupos" por el derecho a operar bicitaxis en ciertas rutas.
- Mayor recaudo de tributos para la ciudad.
- Mejor organización y protección del espacio público.

Para los conductores:

- Claridad respecto a las condiciones en las que se debe prestar el servicio de transporte público de pasajeros.
- Acceso a seguridad social y a un seguro de accidentes contra terceros.
- Inscripción formal de conductores y empresas autorizadas para operar en cada ruta y bajo qué condiciones.
- Mejores condiciones de seguridad y comodidad de los vehículos.
- Dignidad en cuanto al posicionamiento social de su trabajo.

Para los usuarios:

- Un servicio seguro y económico que les permita hacer desplazamientos cortos complementarios a los del transporte colectivo o masivo.
- Un vehículo cómodo y seguro minimizando la ocurrencia de siniestros viales y accidentes.
- Delimitaciones de rutas seguras para garantizar que el conductor no va a ingresar en una vía que los ponga en riesgo a él y al pasajero.
- Tranquilidad al saber con certeza quién es el conductor y que está capacitado para conducir su vehículo.
- La posibilidad de tener una tarifa definida.
- Un servicio que asuma responsabilidades legales y económicas en caso de siniestros viales o accidentes.

La regularización de esta forma de transporte público permitiría entonces atender o los postulados constitucionales que consagran el derecho a la igualdad, al trabajo, a una remuneración digna y a un mínimo vital. Así mismo, mejorar la seguridad vial, toda vez que los bicitaxis suelen operar en medio del tráfico y representan un riesgo,

tanto para los bicitaxis como para los demás actores viales; permitiría establecer normas de seguridad y educación vial orientadas únicamente a los bicitaxis, lo que daría lugar a reducir accidentes y mejorar las condiciones de operación de este servicio. En este sentido, al regular el bicitaxismo sería posible establecer estándares y requisitos para el manejo de estos vehículos y para su tránsito y circulación. En aras de proporcionar mayor seguridad y bienestar a los usuarios, los vehículos podrían contar con una identificación y registro único al igual que el conductor, lo que permitiría establecer la idoneidad de éste, además de permitir que se establezcan mecanismos de control de tarifas para evitar abusos y proteger los derechos de los usuarios. La regularización de esta actividad que lleva años de existencia en el país y en la ciudad y que hoy no cuenta con el respaldo normativo, permitiría que tanto quienes la ejercen como quienes reciben la prestación del servicio, puedan hacerlo con plena protección y garantía de los derechos constitucionales.

IV. ANTECEDENTES

El bicitaxismo surge en Japón en 1868 como una alternativa económica y eficiente de transporte que se complementaba con los otros medios de transporte como los palanquines y los vehículos de tracción animal. Posteriormente, comenzó a expandirse hasta tal punto de posicionarse en importantes ciudades asiáticas para el transporte de pasajeros y de mercancía. Actualmente, a causa del incremento poblacional y de otras circunstancias, se ha posicionado en varias ciudades como una forma alternativa de transporte. A continuación, se destacan algunas ciudades en las que funciona el bicitaxismo como transporte público:

- Barcelona (España): En Barcelona España, los bicitaxis se conocen como Los Trixis, operan con un motor eléctrico y puede ser tomado por cualquier persona en cualquier punto de la ciudad siempre y cuando el vehículo se encuentre libre, siendo su funcionamiento similar al de los taxis.
- Sidney (Australia): Se conocen como Pedicabs y usualmente se ubican en el Circular Quay que es una zona formada por senderos peatonales, zonas verdes, parques, restaurantes muelles, paradas de buses y una estación de trenes. Normalmente son contratados por los turistas y por los ciudadanos mayormente en el centro de la ciudad con el fin de movilizarse de forma ágil considerando la lentitud del tráfico en esa zona.
- Dacca (Bangladesh): Es considerada como la capital mundial del bicitaxismo, pues cuenta con aproximadamente 400,000 Cycle Rickshaws. En algunas

zonas de la ciudad, estos vehículos son los únicos que se pueden conducir, dado que las calles son muy estrechas.

- Morelos (México): Morelos México es la primera ciudad en adoptar una reglamentación integral para los bicitaxis, en la cual se destaca la adopción de normas de tránsito como circulación únicamente por la derecha o por las áreas expresamente delimitadas, la prohibición de transitar a más de 30 Km/h y dar prioridad al peatón.

En la siguiente tabla, se realizan algunas especificaciones con respecto a la operación de los bicitaxis en las ciudades arriba mencionadas a partir de los datos obtenidos del documento "Referentes del Bicitaxismo en el Orden Internacional" (Tavera, Manrique, & Martín, 2014).

Ciudad	Uso		Marco normativo de tránsito	Política pública		Diseño y especificaciones del vehículo
	Medio de transporte	Medio para promover el turismo		Si	No	
Barcelona		✓	Solo se puede utilizar para fines turísticos. Deben estar registrados en el ayuntamiento, disponer del seguro correspondiente y circular por los espacios asignados.		✓	Vehículo homologado. Diseño moderno y futurista con una estructura que cubre a los pasajeros y al bicitaxista y que sólo admite dos personas en los asientos traseros. El vehículo cuenta con un pequeño motor eléctrico.
Sidney	✓	✓	No se encuentra regulado el bicitaxismo. Sin		✓	No se encuentra homologado. Sin embargo, hay un diseño parecido

			embargo, se aplica la normatividad asociada a las bicicletas y su circulación.			al expuesto en los acápites anteriores.
Daca	✓	✓	Los conductores deben contar con permiso y licencia de conducción especial.	✓		No se encuentra homologado o estipulado.
Morelos	✓		Existe un Código de Tránsito especial para los bicitaxis quienes deben contar con licencia de conducción.	✓		El tipo y diseño de vehículo se encuentra homologado.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Referentes del Bicitaxismo en el Orden Internacional” (Tavera, Manrique, & Martín, 2014).

V. FUNDAMENTO JURIDICO

La Constitución Política de Colombia consagra en su preámbulo como en sus artículos 1 y 2, los principios constitucionales del Estado colombiano y sus fines, los cuales deben ser garantizados de igual manera por las entidades territoriales, de la siguiente manera:

“PREAMBULO - El pueblo de Colombia en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político,

económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana decreta, sanciona y promulga la siguiente
Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”

“Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

En atención de los principios anteriormente reseñados, La Constitución Política de Colombia en su artículo 8 establece que es obligación del Estado colombiano y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación, incorporando así al medio ambiente como un patrimonio común, así como el deber no solo del Estado, sino también de todos los habitantes de la Nación proteger y conservar los recursos naturales.

De lo anterior, se puede observar cómo es un mandato del constituyente que las diferentes autoridades y entidades territoriales orienten sus funciones y acciones a la protección de los derechos no solo individuales sino también colectivos, así como realizar acciones para contar con un medio ambiente sano. Sobre lo anterior, también hace referencia la Ley 23 de 1973:

Ley 23 de 1973:

“Artículo 2. El medio ambiente es un patrimonio común; por lo tanto su mejoramiento y conservación son actividades de utilidad pública, en las que deberán participar el Estado y los particulares. Para efectos de la presente ley, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables”.

El bicitaxismo al ser impulsado por la fuerza humana, se constituye como un medio de transporte sostenible, toda vez que no emite gases de efecto invernadero ni contribuye a la contaminación atmosférica, por lo cual es una forma de transporte sostenible y respetuosa con el medio ambiente contribuyendo a la conservación del mismo y promoviendo su goce y protección. Por lo anterior, la regularización y promoción de medios de transporte amigables con el medio ambiente, es de vital importancia para cumplir con lo consagrado en el Artículo 79 de la Constitución Política de Colombia en el cual se consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.

“Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”

El Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3256 del 3 de agosto de 2018, autorizó la prestación de este medio de transporte y dejó a discreción de las autoridades locales la reglamentación de las condiciones de operación, habilitación y otorgamiento de permisos y licencias. Dicha resolución en su Artículo 7° establece con respecto a las autoridades competentes para lo anterior lo siguiente:

“Artículo 7. Autoridad Competente: *Serán competentes para autorizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido:*

- 1. En la Jurisdicción Distrital y Municipal:*** *Los Alcaldes Municipales o Distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*
- 2. En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:*** *La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada”.*

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia T-442 del 2013, se pronunció sobre la actividad del bicitaxismo denegando en primer lugar, el amparo de los derechos fundamentales que el accionante invocó y en segundo lugar, reconoció que el bicitaxismo es una realidad que debe ser regulada, razón por la cual exhortó al Ministerio de Transporte implementar medidas tendientes a regular la operación de este servicio:

“la Sala no puede dejar de lado el hecho de que el bicitaxismo es una actividad que ha venido siendo ejercida desde hace más de diez años en la ciudad, lo cual, como es de esperarse, generó en quienes la ejercen la

sensación de estar actuando con anuencia de la administración y, por lo tanto, esta está obligada a tomar medidas que mitiguen el impacto en sus derechos fundamentales, especialmente el derecho al trabajo y el mínimo vital.

Ello por cuanto la Sala evidencia que el bicitaxismo, como medio alternativo de transporte, caracterizado por la informalidad y por ser fuente de ingresos económicos para un número significativo de familias capitalinas, necesita ser reglamentado por las autoridades competentes para ello. En razón a esto, la Sala considera que la acción de tutela en el presente caso, fungiría únicamente como escenario para exhortar a los órganos ya citados para que promueva las políticas en la materia.”

Por último, el Artículo 981 del Código de Comercio, brinda un concepto de lo que es el contrato de transporte, el cual existe durante la operación del bicitaxismo. El Código de Comercio lo define así:

“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar estas al destinatario”.

De acuerdo con dicho artículo, el conductor del bicitaxi contrae una obligación que consiste en realizar el traslado de un lugar a otro del o de los usuarios o de los objetos que previamente se acuerden. Dicha obligación se denomina de resultado, puesto que el deber que tiene el conductor es el de conducir y entregar según sea el caso.

La Ley 336 de 1996 mediante la cual se adopta el estatuto nacional de transporte, en su acápite de “Sanciones”, señala las multas, inmovilizaciones de vehículos, cancelación de licencias, entre otras, siendo de gran importancia el artículo 49, en su literal e), el cual señala que será inmovilizado el equipo que no reúna las condiciones técnicomecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. Igualmente, la misma ley en su artículo 21 establece que al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte:

“Artículo 21. La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia

de una demanda insatisfecha de movilización. En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio. Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo. En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.”

“Artículo 49. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos: a. Modificado parcialmente por el Artículo 324 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999). Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente; b. Modificado parcialmente por el Artículo 324 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999). Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas; c. Modificado parcialmente por el Artículo 324 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999). Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos; d. Por orden de autoridad judicial; e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes; f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga; g. Modificado parcialmente por el Artículo 50 de la Ley 1762 de 2015. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario; h. Cuando se detecte que el equipo es utilizado, para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución, e i. En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones

pertinentes. PARÁGRAFO.-La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la genera.

Atentamente,

JUAN MARTÍN BRAVO CASTAÑO

Concejal de Santiago de Cali

***“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA REGLAMENTACIÓN DE LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LOS
VEHÍCULOS DENOMINADOS BICITAXIS”***

El Concejo de Santiago de Cali, en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, especialmente las contenidas en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia y el Artículo 32 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: La Alcaldía de Santiago de Cali en cabeza de la Secretaría de Movilidad con apoyo de la Secretaría de Seguridad y Justicia y demás organismos institucionales, regulará en el término de 12 meses, la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en medios no motorizados a través de los denominados bicitaxis.

PARAGRAFO: La regularización deberá incluir las características operacionales del servicio de transporte público terrestre de pasajeros en medios no motorizados, detallando vías de circulación, horarios, seguros de protección a usuarios, certificaciones de idoneidad de los vehículos y esquema tarifario.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Alcaldía de Santiago de Cali realizará un censo con el objetivo de cuantificar la cantidad de bicitaxistas que hay en la ciudad y verificar las condiciones en la que se presta el servicio público de transporte de pasajeros en medios no motorizados a través de los denominados bicitaxis.

ARTÍCULO TERCERO: La Alcaldía de Santiago de Cali, aplicará las sanciones pertinentes que se encuentren establecidas legalmente con el propósito de garantizar una adecuada prestación del servicio público de transporte de pasajeros en medios no motorizados a través de los bicitaxis.

ARTÍCULO CUARTO: El funcionamiento y prestación del servicio público de transporte de pasajeros en medios no motorizados, se realizará de acuerdo a lo establecido en el Decreto Ley 336 de 1996, "Estatuto General de Transporte", la Ley 1383 de 2010 "Código Nacional de Tránsito" y la reglamentación que en desarrollo del presente Acuerdo expida la Alcaldía de Santiago de Cali.

ARTÍCULO QUINTO: La Alcaldía de Santiago de Cali, deberá realizar jornadas de culturización de manera constante buscando preservar la adecuada prestación del servicio público de transporte en medios no motorizados a través de los bicitaxis.

PARAGRAFO: La Secretaría de Movilidad por medio de sus diferentes subsecretarías, realizará monitoreo y acompañamiento constante para garantizar la adecuada operación del servicio público de transporte en medios no motorizados a través de los bicitaxis, atendiendo las diferentes situaciones que puedan surgir entorno a su operación.

ARTÍCULO SEXTO: La Alcaldía de Santiago de Cali asignará los recursos que requiera la ejecución del presente Acuerdo del Presupuesto Municipal.

ARTÍCULO SÉPTIMO: El presente acuerdo rige a partir de su fecha de publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los días del mes del año 20____

EL PRESIDENTE:

EL SECRETARIO: