

DECRETO 4112.010.20.0188 DE 2025

(mayo 2)

Boletín Oficial No. 62. Año 2025, mayo 2

## ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por medio del cual se realiza la Jornada Día de la Movilidad Activa en el Marco del Evento Deportivo del 4 de mayo del 2025, se adoptan medidas temporales en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial Y de Servicios de Santiago De Cali y se dictan otras disposiciones.

### EL ALCALDE DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI,

en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas en el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con el numeral 2o del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, Modificado por el art. 29 de la Ley 1551 de 2012, el artículo 6o de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 1801 de 2016, la Ley 1811 de 2016, y el Acuerdo No. 0578 de 2024, y

### CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política en el inciso segundo del artículo 2o establece que “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 (...)”.

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia dispone que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

Que el artículo 82 de la Constitución Política, señala como deber del Estado, velar por la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común, preservando los intereses y protección general de la comunidad.

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 315 numeral 3o de la Constitución Política de Colombia, son atribuciones del alcalde entre otras la siguiente, "Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; (...)"

Que el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que en virtud del principio de coordinación y colaboración a que se refiere el Artículo 6o de la Ley 489 de 1998, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de

impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.

Que el artículo 1o de la Ley 769 de 2002, “Código Nacional de Tránsito Terrestre, señala como principios rectores, entre otros: la seguridad de los usuarios, la calidad, la movilidad, la libertad de acceso, la libre circulación y educación. La misma ley establece en los incisos 2o y 3o del artículo primero, que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas en situación de discapacidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso eficiente y común del espacio público. Igualmente, que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el literal C del artículo 6o, ibídem, autoriza a las Secretarías de Tránsito Municipal como Organismos de Tránsito con jurisdicción dentro de su respectivo Municipio.

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 3o de la misma ley, modificado por el artículo 2o, de la Ley 1383 de 2010, son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: “El Ministro de Transporte; Los Gobernadores y los Alcaldes; Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; La Superintendencia General de Puertos y Transporte; Las Fuerzas Militares para cumplir lo dispuesto en el párrafo 5 de este artículo; Los Agentes de Tránsito y Transporte.”

Que de acuerdo con el inciso 2o del párrafo tercero del artículo 6o de la citada Ley, los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deben expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 7o del Código Nacional de Tránsito establece que, las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y que sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben de ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el artículo 119 de la citada Ley, determina: “sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

Que la Ley 1811 de 2016 por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito, tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Que la precitada ley modificó el artículo 1o de la Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, en los siguientes términos:

“Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.”

Que mediante la ley 1083 de julio 31 de 2006, se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones, y en el capítulo I, se regula la movilidad sostenible en Distritos y Municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.

Que el artículo primero de la Ley 1083 de 2006 fue modificado por el artículo 96 de la ley 1955 de 2019, en el cual se dispone: “(...) los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la ley 388 de 1997, formulará, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizado (peatón y bicicleta) y a transporte público con energéticos y tecnologías de baja o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos”.

Que al Acuerdo No. 0373 de 2014 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, en el Artículo Primero dispone como visión del Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, conocer, visibilizar las potencialidades de todo tipo que existan en el territorio para desarrollarlas y aprovecharlas sin desmeritar sus calidades ambientales teniendo como principio rector el interés general y búsqueda de calidad de vida de sus habitantes.

Que ante la necesidad de actualizar lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial POT de 2014 para contar con un instrumento de planificación que integre todos los modos de transporte:

peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado (teniendo de presente que los primeros tres presentaban indicadores deficientes) se expidió el Decreto Municipal No. 4112.10.20.0332 del 28 de mayo de 2019 que contiene la "Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones "

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali PIMU adoptado en el Decreto 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019, define que el Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que participan en el marco de una integración física, tarifaria, de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali, y entre éste y sus municipios vecinos.

Que mediante Decreto Distrital No. 4112.010.20.0159 de 2023 se actualiza el plan integral de movilidad urbana-PIMU, adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019.

Que en la parte motiva del precitado decreto, se manifiesta:

**“EL DEBER DE ORIENTAR LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS HACIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL”**

“(…)

Que para instaurar esta visión, estableció en sus objetivos específicos el fortalecimiento de la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades; fortalecer la institucionalidad de las administraciones locales y de la Nación, en la planeación, ejecución, control y seguimiento de la movilidad en las ciudades y aglomeraciones urbanas, para así garantizar de forma efectiva la implementación de estrategias integrales de movilidad urbana y regional.

Que, en cuanto al concepto de movilidad urbana sostenible, el documento técnico de los lineamientos básicos y mínimos para la formulación, implementación y seguimiento de planes de movilidad sostenible elaborado en el 2019 por Departamento Nacional de Planeación, previo el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran:

Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes modos, de manera tal que sea posible garantizar una movilidad eficiente a todos ciudadanos, como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, mencionado en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.

La eficiencia energética y la gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles frente al amparo del derecho al medio ambiente reconocido en los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de movilidad ante la evidencia de la presencia del fenómeno de contaminación por emisiones de gases en el territorio de orden municipal o distrital.

La Seguridad. Ligada a la integridad personal y naturalmente la vida, que tiene su origen desde el artículo 11 de la Constitución Política y por el cual, como derecho fundamental, Implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que deriva, el ejercicio de la movilidad libre de riesgos injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, se ha contemplado como uno de los principios básicos: "La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte (...)"

Que sobre el concepto de movilidad sostenible la Ley 1964 de 2019, consagra en los artículos 1o y 2o:

“Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto Invernadero.

Artículo 2 Definiciones, Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development (...)”

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió el Documento CONPES 3991, Política Nacional de Movilidad Urbana y Nacional, del 14 de abril de 2020, por medio del cual formulan estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades.

Que principalmente, la política plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y que contemple la participación de todos los actores del sistema, de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen sus externalidades negativas.

Que en el documento CONPES enunciado, en su numeral 4.1.2 presenta una descripción detallada sobre la afectación al ambiente como consecuencia derivada de las insuficientes acciones encaminadas a la movilidad.

Que el PIMU dentro de sus objetivos generales determina: “Integrar la política de movilidad con las políticas de desarrollo territorial y económico. (...). Fortalecer la gobernanza como soporte de la movilidad sostenible.”; y como estrategia, la necesidad de fomentar la movilidad peatonal en el Distrito de Santiago de Cali.

Que la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional establece lineamientos para contribuir con el desarrollo económico ambientalmente sostenible, el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional y el alcance de la equidad social y la calidad de vida de los ciudadanos y lineamientos que guían a las autoridades de transporte nacionales y territoriales en la planeación e implementación de proyectos de movilidad y de transformación territorial acordes con las

particularidades de cada territorio.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali 2024-2027 “Cali; Capital Pacífica de Colombia”, adoptado mediante Acuerdo 0578 de 2024, establece en el artículo 17: Propósito 2: Cali Renovada y Sostenible - Reto: Territorio Planificado y Conectado, Programa 18.3 “Movilidad Sostenible y Segura” cuyo objetivo es implementar un conjunto de medidas destinadas a mejorar el desplazamiento y el transporte de personas y mercancías racional y eficiente desde los puntos de vista económico, social y ambiental, priorizando iniciativas respetuosas como el fortalecimiento del transporte público, la resiliencia climática, la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.

Que el Distrito Especial de Santiago de Cali se ha consolidado como sede de grandes eventos deportivos en Colombia y Suramérica, gracias a su infraestructura, tradición deportiva y capacidad organizativa. Además, su reconocimiento como Capital Deportiva de América refleja su compromiso con el desarrollo del deporte en todas sus manifestaciones, desde el alto rendimiento hasta la recreación comunitaria. Este legado ha permitido que Santiago de Cali continúe atrayendo eventos de gran magnitud, impulsando su proyección global y promoviendo el deporte como eje de transformación social y crecimiento económico.

Que el día 4 de mayo de 2025 Santiago de Cali será sede del evento deportivo Maratón de Cali 2025, con una organización de talla mundial y un recorrido avalado por World Athletics, en materia de movilidad, seguridad vial y salubridad pública en el distrito de Santiago de Cali.

Que en desarrollo del evento deportivo Maratón de Cali 2025, la Secretaría de Movilidad realizará actividades de Bicipaseo Integrado, diseñado para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, saludable y eficiente. Este recorrido contará con rutas seguras, acompañamiento por parte de autoridades de tránsito y puntos de apoyo logístico, fomentando la participación de personas de todas las edades.

Que la articulación al evento deportivo se integra a la estrategia de la jornada denominada “DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA” como una herramienta que fortalece la educación ciudadana, la cultura ambiental y la transformación del paradigma de movilidad. Asimismo, permite a la ciudadanía vivenciar los beneficios de una ciudad más limpia, ordenada y saludable, alineada con los principios de sostenibilidad urbana establecidos en el Plan de Desarrollo Distrital, el Plan Integral de Movilidad Urbana -PIMU y las directrices de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Que el Artículo 201 del Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de septiembre 28 de 2016, señala que corresponde a la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, entre otras, las siguientes funciones:

"(...) 5. Elaborar los estudios técnicos, formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial, con el propósito de reducir la accidentalidad, la contaminación ambiental y promover el mejoramiento del tránsito. (...)".

Que el numeral 3o del artículo 200 del mencionado Decreto establece dentro de las funciones de la Secretaría de Movilidad, “Ejercer como autoridad de tránsito y transporte en las modalidades de su competencia, conforme a las normas del orden nacional, departamental o municipal que regulan la

materia".

Que la Primera Maratón de Cali se desarrollará en tres modalidades: 4.2K, 15K y 42K, con recorridos trazados estratégicamente por vías arteriales de toda la ciudad.

Que esta actividad no solo promueve el deporte y la salud física, sino que también representa una oportunidad para experimentar una ciudad libre de vehículos particulares, en un entorno más limpio, seguro y accesible para los ciudadanos.

Que la maratón se concibe como una herramienta de transformación urbana temporal, que permite visibilizar los beneficios de un entorno urbano sin emisiones contaminantes, ruidos excesivos ni congestión vehicular.

Que la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, elaboró el Documento Técnico de Soporte para la realización de la JORNADA DENOMINADA “DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA”, con el objetivo de proporcionar un soporte técnico detallado que respalde la implementación de la medida en el área urbana del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial, y de Servicios de Santiago de Cali, el cual para todos los efectos legales hace parte integral del presente decreto.

Que en el estudio técnico para la realizar la jornada “DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA” se concluye:

“(…) La implementación de la restricción a la circulación de vehículos particulares durante la Jornada del Día de la Movilidad Activa en Santiago de Cali es una herramienta efectiva para avanzar en los objetivos de sostenibilidad urbana, salud pública y transformación cultural de la movilidad.

El análisis técnico y estadístico realizado en este documento permite establecer los siguientes hallazgos clave:

1. Reducción de emisiones contaminantes: La disminución temporal en el flujo vehicular genera una caída significativa en las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), material particulado (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>) y otros contaminantes atmosféricos, contribuyendo a mejorar la calidad del aire y reducir los riesgos para la salud de la población.
2. Disminución de la siniestralidad vial: La restricción vehicular incide positivamente en la reducción de siniestros de tránsito, especialmente aquellos relacionados con colisiones de vehículos motorizados. Este efecto se traduce en una mejora en la seguridad vial para los actores más vulnerables, como peatones y ciclistas.
3. Fomento de la movilidad activa y sostenible: La jornada se convierte en una oportunidad para promover el uso de modos de transporte no motorizados como la bicicleta y la caminata, así como para fortalecer la confianza en el sistema de transporte público. Estas dinámicas deben ser reforzadas con inversiones en infraestructura y campañas educativas.
4. Impacto en los patrones de desplazamiento: La medida genera un reacomodo temporal en la movilidad urbana, con una disminución de la densidad vehicular en la red vial y una mayor apropiación del espacio público. No obstante, es necesario continuar con estrategias de mitigación

que reduzcan los efectos negativos en sectores económicos o en la conectividad urbana.

5. Referencias a experiencias nacionales: Al comparar con medidas similares implementadas en otras ciudades del país, se evidencia que Cali tiene el potencial de escalar sus beneficios mediante intervenciones complementarias como la expansión de ciclorrutas, el mejoramiento del entorno peatonal y el fortalecimiento institucional para la planificación y ejecución de estas jornadas.

6. Cambio cultural y apropiación ciudadana: Más allá de sus impactos inmediatos, esta iniciativa representa una oportunidad para fomentar una transformación en los hábitos de movilidad de los ciudadanos. La participación en actividades deportivas y recreativas al aire libre permite resignificar el espacio público como un entorno de convivencia, salud y sostenibilidad, promoviendo una cultura de respeto y corresponsabilidad en la vía.

### Recomendación Final

Con base en el análisis presentado, donde se logran avances fundamentales en el mejoramiento de la seguridad vial, mitigación de impactos ambientales, priorización de la movilidad activa, estimulación del uso de medios de transporte alternativos, armonización en la convivencia ciudadana y apropiación adecuada de los espacios públicos, se recomienda esta jornada como una estrategia institucional permanente, incorporándola dentro de los planes, programas y proyectos de movilidad sostenible del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Asimismo, se sugiere:

- Fortalecer la articulación interinstitucional, especialmente entre las secretarías de Movilidad, Deporte, Cultura, Salud y Seguridad, así como con actores del sector privado y la ciudadanía organizada.
- Ampliar y mejorar la infraestructura para la movilidad activa, garantizando condiciones de seguridad, accesibilidad e intermodalidad en corredores estratégicos.
- Implementar mecanismos de evaluación ciudadana, que permitan medir la percepción, satisfacción e impacto social de la medida.
- Diseñar campañas de educación y sensibilización continua, que fortalezcan la cultura ciudadana hacia formas de movilidad responsables, seguras y sostenibles.

Progresivamente, este tipo de intervenciones debe proyectarse más allá de una jornada específica, como parte de un modelo de ciudad donde el espacio público, el derecho a respirar aire limpio y la movilidad saludable sean prioridades en la gestión urbana."

Que se hace necesario promover el uso de medios de transporte alternativos al automóvil particular y la motocicleta, tales como: el Transporte Público Colectivo, Transporte Público Individual (Taxi), Transporte Masivo (MIO), Transporte Público Especial, uso de la bicicleta y la caminata, así como garantizar las condiciones de movilidad para vehículos motorizados que prestan servicios públicos esenciales, oficiales, que proveen bienes y servicios transporte de carga, servicios médicos, atención de emergencias y desastres, servicios ambientales y de regulación de la movilidad de la ciudad, entre otros.

Que la Administración Distrital de Santiago de Cali reconoce e incentiva la utilización de combustibles alternativos en los motores de tracción que reduzcan las emisiones de CO2 de dióxido y monóxido de carbono, tales como, la electricidad, por tanto, es menester establecer la excepción a la restricción para los vehículos y motocicletas propulsados por motores eléctricos, de igual manera la medida contribuye a la seguridad vial de los participante de los distintos eventos de movilidad sostenible.

Que, considerando los derechos fundamentales al trabajo y al mínimo vital, se exceptuarán de la restricción a la circulación, los vehículos y motocicletas vinculadas al transporte de mensajería y de los establecimientos de comercio que ofrecen servicios a domicilio.

Que la jornada denominada “DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA”, se constituye en una estrategia de sensibilización ciudadana frente a las problemáticas de movilidad sostenible, contaminación ambiental y una oportunidad para medir el impacto de la jornada, con base en los parámetros de los indicadores, en comparación con un día típico en la circulación de los vehículos motorizados.

Que en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8o del artículo 8o de la Ley 1437 de 2011, el proyecto de resolución fue publicado en la página web <https://www.cali.gov.co/juridica/publicaciones/175985/proyectos-de-normas-para-comentarios/> de la Alcaldía de Santiago de Cali, el día 24 de abril de 2025 y hasta el día 29 de abril de 2025, inclusive, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas del público en general, que se recibió 29 observación mediante el correo electrónico [movilidad@cali.gov.co](mailto:movilidad@cali.gov.co) y fue resuelta en los términos de la fecha de publicación.

Que los comentarios y demás observaciones recibidas de la ciudadanía y grupos de interés fueron objeto de análisis y valoración por la Secretaría de Movilidad, mediante comunicación oficial No. 202541520200003224 del 30 de abril de 2025, que contiene el “INFORME DE EVALUACIÓN DE OBSERVACIONES Y COMENTARIOS DE CIUDADANOS Y GRUPOS DE INTERÉS SOBRE PROYECTO DE DECRETO”

Que, en virtud de lo anterior,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. Establecer en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali, la realización de la jornada denominada "DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA", la cual se llevará a cabo el día 4 de mayo de 2025, entre las 6:00 a.m. y hasta las 12:30 pm.



ARTÍCULO SEGUNDO. Desarrollar la actividad denominada “BICIPASEO INTEGRADO”, como un espacio diseñado para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, saludable y eficiente.

PARÁGRAFO PRIMERO. Para el desarrollo del BICIPASEO INTEGRADO, se tienen 3 rutas programadas, aprobadas por el colectivo de ciclistas y que están acordes al evento del día 4 de mayo 2025, así:

1. La primera ruta inicia saliendo del punto Univalle (entrada por la Calle 16 con Carrera 98), y saldrá hacia la Carrera 98 para tomar la Autopista Simón Bolívar hacia la estación del MIO de CALIPSO (Calle 34 con Carrera 28D), ahí gira hacia la derecha por la Carrera 28D hacia Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali), luego en el punto de la Carrera 28D con Calle 73 gira hacia la izquierda y se llega hacia la Carrera 15 y girar hacia la Carrera 25 para llegar a la Plazoleta de Compartir (Carrera 25 con Calle 91).
2. La segunda ruta consiste iniciando en la Carrera 1 con Calle 70 (Antiguo centro comercial 14 de Calima), se dirige por la Calle 70 hacia la Carrera 8 el cual gira hacia llegar a la Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali). Luego sigue hacia la Carrera 15 para luego girar hacia la Carrera 25 para llegar a la Plazoleta de Compartir (Carrera 25 con Calle 91).
3. La tercera ruta sale desde el centro comercial Premier sobre la autopista suroriental en sentido sur-norte, luego pasa de ser Calle 10 a Carrera 15 y sigue hacia la Calle 73 (Avenida Ciudad de Cali) para luego girar hacia la Carrera 25 para llegar a la Plazoleta de Compartir (Carrera 25 con Calle 91).



Mapa de Rutas del BICIPASEO INTEGRADO – Fuente Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** El evento Bicipaseo Integrado es de participación libre de toda la ciudadanía, y de los colectivos de ciclistas, quienes deberán garantizar las condiciones de vestuario adecuado y su respectiva bicicleta en buen estado. Se recomienda el uso de los implementos de seguridad.

**PARÁGRAFO TERCERO.** Durante los recorridos del Bicipaseo Integrado, se contará con rutas seguras, acompañamiento por parte de autoridades de tránsito y puntos de apoyo logístico, fomentando la participación de personas de todas las edades.

**Artículo Tercero.** Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular,

motocicletas, camiones y tracto camiones de servicio particular y los vehículos híbridos, dentro del perímetro urbano del Distrito Especial de Santiago de Cali, el día 4 de mayo de 2025, entre las 06:00 a.m. y hasta las 12:30 p.m., con el fin de garantizar la seguridad vial de quienes participen en la Jornada.

Artículo Cuarto. Exceptuar de la anterior restricción los siguientes grupos vehículos:

1. Vehículos que conforman la caravana presidencial y de funcionarios del alto nivel ejecutivo y legislativo nacional, vehículos de Alcaldes y Gobernadores, los cuerpos Diplomáticos y Consulares.
2. Vehículos adscritos al Ministerio de Defensa Nacional y a la Fuerza Pública en los términos del artículo 216 de la Constitución Política, vehículos operativos de Migración Colombia e Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario-INPEC, cuyos vehículos sean destinados al traslado de procesados, debidamente identificados.
3. Vehículos de propiedad de Cuerpos de Bomberos, Defensa Civil Colombiana y Cruz Roja, destinados únicamente a rescates y manejo de desastres, vehículos de Gestión del Riesgo de Emergencias y Desastres y vehículos operativos del Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DAGMA) y la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca - CVC.
4. Vehículos tipo ambulancia con identificación permanente no removible habilitados por la Entidades de Salud Pública y vehículos de atención médica personalizada con identificación permanente no removible, en cuyo caso el conductor y su acompañante deberán estar debidamente uniformados y acreditados por la empresa en un lugar visible; y personas naturales o jurídicas de atención medica domiciliaria debidamente acreditado y con orden de servicio.
5. Vehículos de Entidades prestadoras de servicios de salud en los que se desplace personal médico, asistencial, farmacéutico, hospitalario y clínico, debidamente acreditado.
6. Vehículos de transporte de residuos y/o desechos hospitalarios, los cuales deben contar con identificación permanente no removible.
7. Vehículos y motocicletas de tipo operativo, destinados al mantenimiento de servicios públicos esenciales de energía, alumbrado público, telefonía fija, internet, acueducto, alcantarillado, aseo, recolección de basuras y gas, en los términos de la ley 142 de 1994, con identificación permanente no removible y los de supervisores de rutas de aseo que se encuentren en misión, en cuyo caso el conductor deberá portar el carné de la empresa.
8. Vehículos y motocicletas operativos de la Secretaría de Movilidad, del Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, del Instituto Nacional de Vías, de la Secretaría de Seguridad y Justicia, del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Organizaciones No Gubernamentales (ONG), de la Secretaría de Infraestructura y de la Secretaría de Salud Pública.
9. Vehículos destinados al transporte y distribución de alimentos, bebidas, productos farmacéuticos, de salud, y de primera necesidad debidamente acondicionados, en cuyo caso el conductor deberá estar debidamente uniformado e identificado.
10. Vehículos en los que se desplacen personas que realizan actividades necesarias para la operación

aérea y aeroportuaria y personas que tengan viajes en transporte aéreo programados durante la Jornada “Día de la Movilidad Activa” o en horas próximas a la misma, circunstancias que deberán ser acreditadas.

11. Vehículos operativos del sistema de transporte público debidamente identificados.

12. Vehículos y motocicletas en los que se movilice personal de vigilancia y seguridad privada destinados a la protección de personas, edificaciones, supervisión y monitoreo de alarmas, debidamente autorizados por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o que hagan parte de esquemas de seguridad autorizados por los organismos del Estado, debidamente acreditados, identificados y con marcas o logos no removibles conforme a la imagen corporativa de la Empresa.

13. Vehículos destinados al transporte de valores debidamente identificados y acondicionados.

14. Vehículos y motocicletas que prestan el servicio de mensajería y/o entrega de domicilios, para lo cual en el vehículo solo deberá circular el personal en servicio y en motocicletas, solo el conductor, debidamente identificados.

15. Vehículos y motocicletas en los que se realiza entrega de domicilios para establecimientos de comercio por medio de plataformas digitales, en las cuales los conductores se encuentren debidamente acreditados digitalmente. Deberán circular sin acompañante.

16. Vehículos de carga con capacidad igual o mayor a 3.5 toneladas que, transporten materiales de construcción y los vehículos de tres (3) o más ejes, que deben cumplir con las disposiciones contenidas en el artículo quinto del Decreto No. 4112.010.20.0434 de 2017 modificado por el Decreto No. 4112.010.20.0372 de 2019.

17. Las carrozas y los buses destinados al acompañamiento de servicios fúnebres.

18. Vehículos particulares y oficiales necesarios para la organización, cubrimiento, logísticas y servicios de eventos que se lleve a cabo en la ciudad.

19. Vehículos de los participantes de los eventos debidamente acreditados por el operador logístico u organizador del evento, cuyo destino sea la ciudad de Cali, o deban efectuar tránsito por ella.



ARTÍCULO QUINTO. El Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DAGMA) y la Secretaría de Movilidad, en el ámbito de sus competencias, recolectarán cifras y datos relativos a la calidad del aire, la siniestralidad, mortalidad e infracciones a las normas de tránsito, con el fin de generar diagnósticos, indicadores y recomendaciones para la toma de decisiones e implementación de estrategias que contribuyan al mejoramiento de las condiciones ambientales y de movilidad sostenible en el Distrito Especial de Santiago de Cali.



ARTÍCULO SEXTO. La Administración Distrital adelantará la divulgación del presente Decreto a través de medios de comunicación y exhortará a los Organismos y Entidades vinculadas y adscritas del sector central y descentralizado del Distrito Especial de Santiago de Cali, para el correcto desarrollo de la actividad establecida, su participación y socialización.



ARTÍCULO SÉPTIMO. El incumplimiento de lo establecido en el presente Decreto será sancionado de acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 (que modificó el artículo 131 de la Ley 769 de 2002), con el código de infracción C-14: “transitar por sitios los siguientes sitios restringidos y/o en horas prohibidas por la autoridad competente y además el vehículo será inmovilizado (...) e) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente”. Sin perjuicio de las otras infracciones a las normas de tránsito en las que pueda incurrir el infractor.



ARTÍCULO OCTAVO. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su expedición y será publicado en el Boletín Oficial del Municipio de Santiago de Cali.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en Santiago de Cali, a los (2) días del mes de mayo del año dos mil veinticinco (2025).

ÁLVARO ALEJANDRO EDER GARCÉS

Alcalde Distrital de Santiago de Cali



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de CALI

n.d.

Última actualización: 30 de diciembre de 2025 - (Diario Oficial No. 53.335 - 15 de diciembre de 2025)



**ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI**