

DECRETO 4112.010.20.0673 DE 2025

(septiembre 17)

Boletín Oficial No. 145. Año 2025, septiembre 17

<Fuente: Archivo interno entidad emisora>

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por medio del cual se establece la jornada denominada "Día de la Movilidad Activa y Sostenible" en el Área de Servicios de Santiago de Cali para las vigencias 2025, 2026 y 2027 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 el numeral 2o del literal b del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el art. 29 de la Ley 1551 de 2012, Ley de Tránsito Terrestre, Ley 1801 de 2016, la Ley 1811 de 2016, Acuerdo No. 0578 de 2024, y

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de Colombia en el inciso segundo del artículo 2o establece que "Las autoridades y 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 establecidas en la ley, tiene 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 convivencia 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, corresponde al Alcalde Distrital de Santiago de Cali, ejercer la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios públicos.

Que el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores de la actividad de tránsito, que el Estado, a través de las autoridades competentes, garantizará la seguridad, la calidad, la movilidad, la libertad de acceso, la libre competencia y la eficiencia en el servicio de tránsito, lo que le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades relacionadas.

Que en virtud del principio de coordinación y colaboración a que se refiere el Artículo 6o de la Ley 489 de 2001, las autoridades competentes deben actuar en armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. Las autoridades competentes deben facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento.

Que el artículo 1o de la Ley 769 de 2002, "Código Nacional de Tránsito Terrestre", modificado por el Decreto 4112.010.20.0673 de 2025, establece como rectores, entre otros: la seguridad de los usuarios, la calidad, la movilidad, la libertad de acceso, la libre competencia y la eficiencia en el servicio de tránsito, lo que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar y controlar el servicio de tránsito, lo que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar y controlar el servicio de tránsito.

Que el literal C del artículo 6o, ibídem, autoriza a las Secretarías de Tránsito Municipal como Organismo Municipal.

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 3o de la misma ley, modificado por el artículo 2o de la Ley 1811 de 2016, las siguientes: "El Ministro de Transporte; Los Gobernadores y los Alcaldes; Los organismos de tránsito de la Nación a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito territorial; La Superintendencia General de Puertos y Transporte; Las Fuerzas Militares para cumplir lo dispuesto en la Ley 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 competencia tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos.

Que el artículo 7o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2002, establece que las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público y que sus funciones serán de orientación 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 o de la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o establecer prioridades en los espacios públicos".

Que el artículo 141 de la Ley 1801 de 2016, dispone: "ARTÍCULO 141. DERECHO DE VÍA DE PEATONES. Las autoridades de tránsito, en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prioridad, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías de tránsito rápido de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades privilegiarán el interés general y el ambiente."

Que la Ley 1811 de 2016 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional" tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Que mediante el artículo 16 de la precitada Ley se modificó el artículo 1o de la Ley 1503 de 2011, "Por la cual se establecen normas sobre conductas seguras 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 y seguridad comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras y autónomas, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública."

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean responsabilidad de todos los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo tecnológico;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y segura;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se limita sólo a la enseñanza de normas, 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 seguro.

Que mediante la Ley 1083 de julio 31 de 2006, se establecen algunas normas sobre planeación urbana 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 2006 adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 90 de la Ley 388 de 1995. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prioridad a los medios de transporte no motorizado tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, a cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Que el Acuerdo No. 0373 de 2014 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, conocer, visibilizar las potencialidades de todo tipo que desmeritar sus calidades ambientales teniendo como principio rector el interés general y de calidad de vida.

Que ante la necesidad de actualizar lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial POT de 2014 por los modos de transporte: peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado (teniendo de presente el Decreto No. 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019 "POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE DECRETO 411.0.20.0615 DE 2008, SE INCLUYEN OTRAS DISPOSICIONES."

Que sobre el concepto de movilidad sostenible la Ley 1964 de 2019 "Por medio de la cual se promueven disposiciones", consagra en los artículos 1o y 2o:

"Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos de 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

Movilidad Sostenible: Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de desplazarse, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad con el concepto de Sustainable Development. (...)"

Que, en cuanto al concepto de movilidad urbana sostenible, el documento técnico de lineamientos básicos para el seguimiento de planes de movilidad sostenible, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación a partir de cuatro aspectos que lo estructuran,[1] así:

"Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes modos de transporte eficiente a todos ciudadanos, como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo 75 de la Ley 105 de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.

Eficiencia energética y gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles frente al artículo 79 y 80 de la Constitución Política, siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de ordenamiento territorial para reducir la 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 75 de la Constitución fundamental, Implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que

injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, se ha considerado que las personas constituyen una prioridad del Sistema y del Sector Transporte (...)".

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social, con fecha 14 de abril de 2020, expidió el Decreto 4112.010.20.159 de abril 18 de 2023, en el cual incluye un título "EL DEBER DE ORIENTACIÓN HACIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL". [2]

Que principalmente, la política plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen sus externalidades negativas.

Que en el numeral 4.1.2 (Contaminación) del Documento CONPES se presenta una descripción detallada de las insuficientes acciones encaminadas a la movilidad.

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali - PIMU adoptado en el Decreto 4112.010.20.159 de abril 18 de 2023, en el cual incluye un título "EL DEBER DE ORIENTACIÓN HACIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL". [2]

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

Que el PIMU dentro de sus objetivos generales determina: "Integrar la política de movilidad con las políticas de desarrollo urbano y rural, la gobernanza como soporte de la movilidad sostenible"; y como estrategia, la necesidad de fomentar la participación ciudadana en la gestión de la movilidad.

Que el Día Mundial sin auto se celebra el 22 de septiembre de cada año, como parte de un movimiento creciente en la agenda de los gobiernos como política pública, y la reducción del uso de automóviles privados.

Que a través de estas estrategias se invita a reflexionar sobre los impactos de la movilidad convencional y los beneficios de la movilidad sostenible. Aunque algunos vehículos ya incluyen piezas recicladas, la mayoría de los procesos industriales que generan contaminación.

Que el Día Internacional de la Tierra, también conocido como el Día de la Madre Tierra, se celebra el 22 de septiembre de cada año, sobre los problemas ambientales, como la superpoblación y la contaminación, y promover la conservación y el uso sostenible de nuestro planeta y busca inspirar acciones para protegerlo, con la participación de aproximadamente mil millones de personas.

Que la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional establece lineamientos para contribuir con el desarrollo sostenible y la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional y el alcance de la equidad social y la inclusión de las autoridades de transporte nacionales y territoriales en la planeación e implementación de proyectos de movilidad sostenible en las particularidades de cada territorio.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios Públicos de Bogotá, adoptado mediante el Acuerdo No. 0578 de 2024, incorpora en el artículo 17: Propósito 2: Conectado, Programa 18.3 "Movilidad Segura y Sostenible" cuyo objetivo es implementar un conjunto de acciones para mejorar el transporte de personas y mercancías de manera eficiente y racional desde los puntos de vista económico, ambiental y social, fortalecimiento del transporte público, la resiliencia climática y la movilidad universal.

Que la Administración Distrital implementa estrategias orientadas a garantizar la movilidad sostenible.

Santiago de Cali, implementando un conjunto de medidas destinadas a mejorar el desplazamiento y el transporte racional desde los puntos de vista económico, social y ambiental, priorizando iniciativas respetuosas con el medio ambiente, la salud pública, la sostenibilidad, la seguridad vial, la movilidad universal, contribuyendo al logro de las metas e indicadores del Plan de Desarrollo.

Que el Artículo 201 del Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0516 de septiembre 28 de 2016, señala que la Secretaría de Seguridad Vial, entre otras, las siguientes funciones:

"(...) 5. Elaborar los estudios técnicos, formular las estrategias, planes y programas en materia de seguridad vial, 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 Transporte en las modalidades de su competencia, conforme a las normas del orden nacional, departamental y municipal.

Que la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Alcaldía Distrital de Santiago de Cali, mediante la realización de la jornada denominada "DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE", con el apoyo y el respaldo de la implementación de la medida en el área urbana del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico y Recreativo, para todos los efectos legales hace parte integral del presente decreto.

Que en el estudio técnico para realizar la jornada "DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE" en el mes de septiembre de los años 2026 y 2027, constituye una medida estratégica que articula la movilidad sostenible y la seguridad vial.

La realización del Día de la Movilidad Activa y Sostenible en Santiago de Cali, durante las jornadas de septiembre de los años 2026 y 2027, constituye una medida estratégica que articula la movilidad sostenible y la seguridad vial.

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

1. Reducción de emisiones contaminantes: La disminución temporal en el flujo vehicular genera una reducción de la contaminación material particulado (PM10 y PM2.5) y otros contaminantes atmosféricos, contribuyendo a mejorar la calidad del aire y la salud de la población, lo que convierte la medida en un ejercicio pedagógico de gran valor para sensibilizar a la ciudadanía.
2. Disminución de la siniestralidad vial: La restricción vehicular incide positivamente en la reducción de las colisiones de vehículos motorizados. Este efecto se traduce en una mejora en la seguridad vial para los usuarios del transporte público y la experiencia ciudadana de un entorno urbano sin tránsito motorizado favorece la apropiación positiva de la movilidad y el impulso a estilos de vida saludables, consolidando a Cali como una ciudad activa y sostenible.
3. Fomento de la movilidad activa y sostenible: La jornada se convierte en una oportunidad para promover la bicicleta y la caminata, así como para fortalecer la confianza en el sistema de transporte público. Estas acciones se complementan con la infraestructura y campañas educativas. La medida responde al crecimiento sostenido del parque automotor, la contaminación del aire y la seguridad vial, evidenciando la necesidad de estrategias que regulen el uso del vehículo particular.
4. Impacto en los patrones de desplazamiento: La medida genera un reacomodo temporal en la movilidad y una mayor apropiación del espacio público. No obstante, es necesario continuar con estrategias de movilidad económica o en la conectividad urbana. La medida es proporcional y razonable, en tanto se aplica de manera selectiva al transporte público y servicios esenciales, y genera beneficios colectivos superiores a las restricciones individuales.
5. Referencias a experiencias nacionales: Al comparar con medidas similares implementadas en otras ciudades, se evidencia que escalar sus beneficios mediante intervenciones complementarias como la expansión de ciclorrutas, el

institucional para la planificación y ejecución de estas jornadas.

6. Cambio cultural y apropiación ciudadana: Más allá de sus impactos inmediatos, esta iniciativa repre hábitos de movilidad de los ciudadanos. La participación en actividades deportivas y recreativas al aire 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 se de la movilidad activa, estimulación del uso de medios de transporte alternativos, armonización en la c públicos, se recomienda esta jornada como una estrategia institucional permanente, incorporándola der sostenible del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Asimismo, se sugiere:

- Fortalecer la articulación interinstitucional, especialmente entre las secretarías de Movilidad, Deporte privado y la ciudadanía organizada.
- Ampliar y mejorar la infraestructura para la movilidad activa, garantizando condiciones de seguridad.
- Implementar mecanismos de evaluación ciudadana, que permitan medir la percepción, satisfacción e
- Diseñar campañas de educación y sensibilización continua, que fortalezcan la cultura ciudadana hacia

Progresivamente, este tipo de intervenciones debe proyectarse más allá de una jornada específica, com derecho a respirar aire limpio y la movilidad saludable sean prioridades en la gestión urbana."

Que en actividades similares se ha comprobado que el uso de bicicletas o transporte público no solo re Para que la movilidad sea verdaderamente sostenible, se necesita compromiso, como respetar normas c

Que lo anterior, conlleva a recomendar la adopción de medidas tendientes a la mejora en la calidad del cuales evidencian un impacto positivo en el medio ambiente, de acuerdo con el aporte del sector transp

Que igualmente se deben garantizar las condiciones para el transporte en modos diferentes al automóvi Colectivo, Transporte Público Individual (Taxi), Transporte Masivo (MIO), Transporte Público Especi motorizados que prestan servicios públicos esenciales, oficiales, que proveen bienes y servicios transpo desastres, servicios ambientales y de regulación de la movilidad de la ciudad entre otros.

Que la Administración Distrital reconoce e incentiva la utilización de combustibles alternativos en los dióxido y monóxido de carbono, tales como, la electricidad, por tanto, es menester establecer la exenci por motores eléctricos o híbridos.

Que el artículo [tercero](#) del Decreto Distrital No. 4112.010.20.0398 de junio 20 de 2025, "POR EL CU PARA EL MEJOR ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES POR PÚBLICO EN EL DISTRITO ESPECIAL, DEPORTIVO, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIA SEGUNDO SEMESTRE DE LA VIGENCIA 2025 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" establ se realizará una jornada por la movilidad sostenible en el Distrito Especial de Santiago de Cali, que del con los demás Organismos y Dependencias de la Administración Distrital."

3. Vehículos de propiedad de Cuerpos de Bomberos, Defensa Civil Colombiana y Cruz Roja, destinados a la atención de emergencias, vehículos de Gestión del Riesgo, Vehículos tipo ambulancia con identificación permanente no removible, Vehículos en los que se desplace personal médico, asistencial, farmacéutico, hospitalario y clínico, del tipo de color rojo, con el lugar visible.

4. Vehículos de transporte de residuos y/o desechos hospitalarios, los cuales deben contar con identificación.
5. Vehículos de tipo operativo, destinados al mantenimiento de servicios públicos esenciales de energía, alcantarillado, aseo, recolección de basuras y gas, en los términos de la Ley 142 de 1994, con identificación que se encuentren en misión, en cuyo caso el conductor deberá portar el carné de la empresa.
6. Vehículos Operativos de: La Secretaría de Movilidad, Mantenimiento de cámara de fotodetección, Automotor del Valle, del Instituto Nacional de Vías, de la Secretaría de Seguridad y Justicia, del Instituto Gubernamentales (ONG), de la Secretaría de Infraestructura, La Secretaría de Salud Pública y La Secretaría Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA).
7. Vehículo que habitualmente transporte o sea conducido por persona en situación de discapacidad, de manera permanente, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 4575 de 2013 del Ministerio de Transportes del Municipio de Santiago de Cali.
8. Vehículos utilizados para la producción y transmisión de video y/o audio, de propiedad de medios de comunicación.
9. Vehículos conducidos o utilizados por personas que acrediten ser protegidas por el Estado mediante el Programa Nacional (DIPRO) o la Unidad Nacional de Protección (UNP).
10. Vehículos operativos de: La Fiscalía General de la Nación - Seccional Cali, los Vehículos designados por la Fiscalía de Santiago de Cali y por la Dirección Seccional de Administración Judicial - Seccional Cali, destinados a labores de fiscalización.
11. Vehículos y motocicletas propulsados por motor híbrido y/o eléctrico que esté inscrito en su licencia.
12. Vehículos operativos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas, para el contrabando, la evasión fiscal y las infracciones cambiarias.
13. Vehículos destinados al transporte y distribución de alimentos, bebidas, productos farmacéuticos, químicos, cuyo caso el conductor deberá estar debidamente uniformado e identificado.
14. Vehículos en los que se desplacen personas que realizan actividades necesarias para la operación aérea programados durante la Jornada "Día de la Movilidad Activa y Sostenible o en horas próximas a ella.
15. Vehículos del personal operativo esencial para el funcionamiento del sistema de transporte público.
16. Vehículos y motocicletas en los que se movilice personal de vigilancia y seguridad privada destinado al monitoreo de alarmas, debidamente autorizados por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada por los organismos del Estado, debidamente identificados.
17. Vehículos destinados al transporte de valores debidamente identificados y acondicionados.
18. Vehículos destinados y/o adecuados técnicamente para el traslado de féretros y los buses destinados al traslado de personas con discapacidad.
19. Vehículos que prestan el servicio a empresas de mensajería, o en que se realiza entrega de domicilio, en los que en vehículos y motocicletas se encuentren debidamente identificadas con logos y/o distintivos pintados o adheridos, y en los que se encuentren debidamente uniformados e identificados como personal de los establecimientos mencionados en servicio y en motocicletas solo el conductor.
20. Vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que presten el servicio de transporte escolar.

del Decreto Nacional No. 1079 del 26 de mayo de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único modifiquen o adicionen.

21. Los vehículos de tres (3) o más ejes, deben cumplir con las disposiciones contenidas en el artículo por el Decreto No. 4112.010.20.[0372](#) de 2019.

22. Vehículos que sean retirados de los patios oficiales del Distrito Especial de Santiago de Cali, los cu disponer el vehículo a su lugar de destino. El propietario o tenedor del vehículo retirado, acreditará tal autoridad competente, que acredita la hora de entrega en los patios, conforme al trámite establecido en

23. Vehículos destinados al transporte de pacientes con enfermedades terminales y/o que requieran cui ante centros médicos a recibir tratamiento sobre su enfermedad durante la Jornada "DÍA DE LA MOV transportar al acompañante y el paciente. Esta circunstancia deberá ser acreditada.



ARTÍCULO CUARTO. El Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGM competencias, recolectarán cifras y datos relativos a la calidad del aire, la siniestralidad, mortalidad e i consolidación y análisis de la información, generación de informes estadísticos y la emisión de recom



ARTÍCULO QUINTO. La Administración Distrital adelantará la divulgación del presente Decreto Organismos y Entidades vinculadas y adscritas del sector central y descentralizado del Distrito Especie desarrollo de las jornadas.



ARTÍCULO SEXTO. CONTROL Y VIGILANCIA: Corresponderá a la Subsecretaría de Servicios ejercer el control y vigilancia para el cumplimiento del presente Decreto.



ARTÍCULO SÉPTIMO. RÉGIMEN SANCIONATORIO. El incumplimiento de lo establecido en e de la Ley 1383 de 2010 (que modificó el artículo 131 de la Ley 769 de 2002), con el código de infracci por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.". Sin perjuicio de las otras infrac infractor.



ARTÍCULO OCTAVO. Temporalidad de las medidas para la jornada DÍA DE LA MOVILIDAD A decreto entrarán en vigencia los días veintidós (22) de septiembre de 2025, veintidós (22) de abril y ve veintidós (22) de septiembre de 2027, inclusive.



ARTÍCULO NOVENO. Suspéndase, durante los días definidos para la jornada DÍA DE LA MOVI de restricción vehicular de Pico y Placa, a quienes se enmarquen en las excepciones contempladas en e



ARTÍCULO DÉCIMO. PUBLICACIÓN. El presente Decreto deberá publicarse en el Boletín Ofici de los canales oficiales de comunicación de la entidad, página web y redes sociales.



ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su Santiago de Cali.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en Santiago de Cali, a los (17) días del mes de septiembre del año dos mil veinticinco (2025).

ÁLVARO ALEJANDRO EDER GARCÉS

Alcalde Distrital de Santiago de Cali

ANEXO.

SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

"DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE"

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

SEPTIEMBRE 2025

LISTA DE DISTRIBUCIÓN

DESTINATARIO	No. COPIAS
SECRETARÍA DE MOVILIDAD CALI	1

ÍNDICE DE MODIFICACIONES

Revisión del documento	Sección modificada	Fecha de modificación	
0	N.A.	01-09-2025	

ESTADO DE REVISIÓN Y APROBACIÓN

II. Motocicletas 21

III. Otros Vehículos 21

5.2. TENDENCIAS Y CAMBIOS 21

I. Aumento del Parque Automotor 21

II. Impacto de la Motorización 21

III. Influencia de las Políticas Públicas 22

5.3. ANÁLISIS POR AÑO 22

I. Autos 22

II. Motos 23

6. CALIDAD DEL AIRE 25

6.1. MATERIAL PARTICULADO PM2.5 PROMEDIO ANUAL 26

I. Perfil Horario del Contaminante 27

6.2. MATERIAL PARTICULADO PM 10 PROMEDIO ANUAL 28

I. Perfil Horario del Contaminante 29

7. ZONAS DE MOVILIDAD 31

7.1. CORREDORES PARA ANÁLISIS DE VELOCIDADES 31

8. SINIESTRALIDAD Y MORTALIDAD 40

8.1. SINIESTRALIDAD 40

I. Siniestralidad por Lesiones 41

II. Siniestralidad por Mortalidad 44

8.2. PERTINENCIA Y PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA 49

I. ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE 49

CONCLUSIONES 51

1. OBJETIVO

Objetivo General

Implementar en el Distrito Especial de Santiago de Cali la jornada denominada "Día de la Movilidad A conmemoración del día mundial sin auto y los días 22 de abril en conmemoración del día de la Madre '

temporal por la movilidad activa y sostenible que permita:

Promover la movilidad activa y el transporte sostenible.

Reducir los impactos negativos asociados al uso intensivo del vehículo motorizado.

Incentivar el uso y apropiación del espacio público como escenario de encuentro ciudadano, deporte y

Objetivos Específicos

1. Fomentar la movilidad activa (caminata, bicicleta, patineta, entre otros) como alternativas cotidianas para la población.
2. Visibilizar el transporte público y sostenible como eje estructurante de la movilidad urbana, fortaleciendo la oferta.
3. Generar beneficios ambientales proyectados, asociados a la disminución de emisiones contaminantes en la ciudad.
4. Garantizar las condiciones de seguridad y logística necesarias para el desarrollo de actividades estructuradas y eventos comunitarios.
5. Promover un cambio cultural en la ciudadanía, orientado hacia el respeto por el espacio público, la convivencia y la sostenibilidad.
6. Alinear la medida con políticas nacionales y locales de sostenibilidad y movilidad, asegurando coherencia con el Plan de Ordenamiento Territorial 2027 y el CONPES 3991 de 2020.

2. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

La implementación del Día de la Movilidad Activa y Sostenible en Santiago de Cali, para el 22 de septiembre de los años 2026 y 2027, se fundamenta en la necesidad de transformar temporalmente las dinámicas de circulación responsable del espacio público y el disfrute ciudadano de una ciudad más segura y saludable.

1. Contexto de motorización y presión sobre la movilidad

El parque automotor de Cali ha crecido de manera sostenida en los últimos años, con más de 531.000 vehículos que representa un incremento acumulado superior al 25% en cinco años. Este crecimiento genera con el tiempo una alta demanda de medidas de gestión de la demanda de viajes en automóvil.

2. Pertinencia de la medida en días de descanso

La medida permite que la ciudad experimente nuevas formas de uso del espacio urbano, en condiciones que favorezcan modos sostenibles. Esta transformación temporal del modelo de circulación contribuye a visibilizar los beneficios del movimiento y refuerza el carácter pedagógico de la jornada.

3. Proyección de beneficios ambientales

Si bien no se realizarán mediciones directas de calidad del aire durante la jornada, se han desarrollado cálculos de factores de emisión promedio y el número de vehículos que dejarían de circular:

Aproximadamente 170.000 automóviles y 250.000 motocicletas.

Recorridos promedio de 6 km (autos) y 4 km (motos).

Factores de emisión de 210 gCO₂/km (autos) y 140 gCO₂/km (motos).

Bajo este escenario, se estima una reducción aproximada de 361 toneladas de CO₂ en cada jornada, cifra como ejercicio pedagógico y de sensibilización ciudadana frente a la contaminación atmosférica.

4. Siniestralidad vial y seguridad ciudadana

Los registros de siniestralidad en Cali entre 2019 y 2024 muestran más de 250 víctimas fatales por año. Los mayores picos de siniestralidad se concentran en días laborales, la jornada con menor circulación vehicular y peatones, ciclistas y demás actores vulnerables en la vía.

5. Proporcionalidad y coherencia de la medida

La restricción temporal de vehículos particulares es idónea, necesaria y proporcional, en la medida en que:

- Tiene un carácter limitado en tiempo y espacio (horario y jornada específica).

- Mantiene la operación del transporte público y de los servicios esenciales.

- Se articula con actividades de ciudad (deporte, cultura, recreación), generando beneficios colectivos irreversibles.

- Se alinea con los marcos normativos nacionales y locales (CONPES 3991 de 2020, Ley 1811 de 2016).

En consecuencia, la medida se constituye como un instrumento de gestión de movilidad sostenible que promueve la cultura ciudadana, la salud pública y la sostenibilidad ambiental.

3. CONTEXTO ESTRATÉGICO DEL DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA

3.1. ANTECEDENTES DE LAS JORNADAS CON RESTRICCIÓN VEHICULAR

La implementación de medidas de restricción temporal a la circulación vehicular ha sido adoptada por los municipios de la región metropolitana de Cali, buscando reducir los impactos del transporte motorizado en el entorno urbano y promover modos de transporte más sostenibles. Las actividades de alto contenido simbólico, han permitido generar cambios en la percepción ciudadana sobre la movilidad.

En Colombia, estas iniciativas han sido aplicadas en ciudades como Bogotá, Medellín, Bucaramanga y Bogotá, o asociadas a campañas de sensibilización ambiental.

En el caso de Santiago de Cali, desde el año 2009 se han realizado varias jornadas de restricción vehicular. Las más recientes, en 2023 y 2024, integraron actividades culturales, deportivas y educativas.

Para el año 2025, se ha previsto una jornada con énfasis en la movilidad activa y el deporte, enmarcada en la actividad principal fue la Primera Maratón de Cali. Este evento de ciudad, de alto impacto logístico y cultural, requirió condiciones de movilidad seguras y fluidas, para lo cual la restricción temporal de vehículos particulares fue una medida adecuada.

La primera jornada se realizó en 2009 como parte de una estrategia para mejorar la movilidad y reducir las emisiones de CO₂ aplicando de manera periódica, con ajustes en su regulación y cobertura. En los últimos años, la medida se ha alineado con los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones contaminantes en la ciudad.

A continuación, se detallan las principales jornadas realizadas desde su primera edición hasta la fecha:

2009: Primera jornada del Día sin Carro en Cali, impulsada como una estrategia piloto para reducir la contaminación.

2010 - 2014: Se realizaron jornadas intermitentes, principalmente en el marco del Día Mundial sin Autos.

2015: Se consolidó la medida con una mayor restricción vehicular y campañas de sensibilización sobre el uso del transporte alternativo.

2017: Se implementó un Día sin Carro con cobertura extendida en toda la ciudad, incluyendo a las motocicletas.

2019: Se llevó a cabo una jornada con el respaldo del Plan de Movilidad Sostenible de Cali, promoviendo el uso del transporte público.

2021: En el contexto de la pandemia, la jornada fue replanteada con restricciones más flexibles y un énfasis en el uso del transporte público.

2023: Se realizaron dos jornadas, una en mayo y otra en septiembre, con un impacto significativo en la reducción de la contaminación y el transporte alternativo.

2024: La ciudad realizó dos jornadas, con una participación masiva de la ciudadanía y un impacto positivo en la reducción de la contaminación.

2025: Día de la Movilidad Activa 4 de mayo: jornada ciudadana para dejar el carro y usar medios sostenibles de movilidad sostenible y seguridad vial, en el cual se desarrolló la maratón de Cali, carrera atlética de 42 kilómetros, actividades deportivas y culturales, y el turismo en la ciudad.

3.2. ALINEACIÓN CON POLÍTICAS PÚBLICAS Y NORMATIVA

La medida se encuentra alineada con los siguientes instrumentos normativos y de planeación:

Constitución Política de Colombia: artículo 24 (libertad de circulación) sujeto a regulación por razones de interés público.

Ley 105 de 1993 y Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito): otorgan a los alcaldes la facultad de regular el tránsito, garantizar la seguridad vial, proteger a los peatones y garantizar el uso eficiente del espacio público.

Ley 1811 de 2016: promueve el uso de la bicicleta como modo principal de transporte.

Ley 1083 de 2006 y Decreto Distrital 4112.010.20.0332 de 2019: establecen la obligatoriedad de contar con planes de movilidad sostenible, el transporte público y la reducción de emisiones.

CONPES 3991 de 2020: plantea la necesidad de adoptar estrategias para reducir externalidades negativas de la movilidad, accesibles, sostenibles y equitativas.

Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027: incluye como meta el fortalecimiento de la movilidad sostenible y la recuperación del espacio público para el uso ciudadano.

Esta articulación normativa sustenta el enfoque integral de la jornada, en la que la restricción vehicular es parte de un conjunto de intervenciones orientadas al mejoramiento de la calidad de vida urbana, el fortalecimiento de la movilidad sostenible y la ciudadanía consciente de sus impactos sobre el entorno.

Que la Constitución Política de Colombia en el inciso segundo del artículo 2o establece que "Las autoridades locales son responsables de garantizar a las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades (entre otros) el libre tránsito por los caminos, carreteras, vías, puentes, túneles, canales, ferrocarriles, vías aéreas, puertos, aeropuertos, muelles, embarcaderos, y demás medios de transporte público y privado, en condiciones de seguridad, eficiencia, y sostenibilidad."

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia dispone que "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene el derecho de libre tránsito por los caminos, carreteras, vías, puentes, túneles, canales, ferrocarriles, vías aéreas, puertos, aeropuertos, muelles, embarcaderos, y demás medios de transporte público y privado, en condiciones de seguridad, eficiencia, y sostenibilidad."

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 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, acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los s

Que el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las activid

Que en virtud del principio de coordinación y colaboración a que se refiere el Artículo 6o de la Ley 48 armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimi titulares.

Que el artículo 1o de la Ley 769 de 2002, "Código Nacional de Tránsito Terrestre", modificado por el a rectores, entre otros: la seguridad de los usuarios, la calidad, la movilidad, la libertad de acceso, la libre 2o y 3o del artículo primero, que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Pol territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía los peatones y de las personas en situación de discapacidad, la preservación de un ambiente sano y la p Igualmente, que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito defini nacional en materia de tránsito.

Que el literal C del artículo 6o, ibídem, autoriza a las Secretarías de Tránsito Municipal como Organism Municipio.

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 3o de la misma ley, modificado por el artículo 2o, de la L siguientes: "El Ministro de Transporte; Los Gobernadores y los Alcaldes; Los organismos de tránsito d Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de Policía, los Inspectores c territorial; La Superintendencia General de Puertos y Transporte; Las Fuerzas Militares para cumplir lo Tránsito y Transporte".

Que de acuerdo con el inciso 2o del párrafo tercero del artículo 6o de la citada Ley, los alcaldes dent tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehícu

Que el artículo 7o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2002, del Có tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al p sancionatorio y sus acciones deben de ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a

Que el artículo 119 de la citada Ley, determina: "Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio c demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o esta públicos".

Que la Ley 1811 de 2016 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el t tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territori en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbar

Que mediante el artículo 16 de la precitada Ley se modificó el artículo 1o de la Ley 1503 de 2011, "Por la cual se establecen normas sobre seguridad vial y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:

"Artículo 1o. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad y comportamientos para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras, autónomas, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía;

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean parte de la formación de los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo de la movilidad sostenible;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y segura;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se limita solo a la enseñanza de normas, 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 seguro y sostenible;

Que mediante la Ley 1083 de julio 31 de 2006, se establecen algunas normas sobre planeación urbana y 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 2012, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, para que los planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 1083 de 2006, deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 1083 de 2006. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados y energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, a cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Que el Acuerdo No. 0373 de 2014 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, conocer, visibilizar las potencialidades de todo tipo que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, sin desmeritar sus calidades ambientales teniendo como principio rector el interés general y búsqueda de la sostenibilidad.

Que ante la necesidad de actualizar lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial POT de 2014 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, se expidió el Decreto Municipal No. 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019 "POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE DEL PLAN DE ESTACIONAMIENTO, Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES."

Que sobre el concepto de movilidad sostenible la Ley 1964 de 2019 "Por medio de la cual se promueven y se dictan otras disposiciones", consagra en los artículos 1o y 2o:

"Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos de transporte 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

Movilidad Sostenible: Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a Development. (...)"

Que, en cuanto al concepto de movilidad urbana sostenible, el documento técnico de lineamientos básicos de seguimiento de planes de movilidad sostenible, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación a partir de cuatro aspectos que lo estructuran, así:

"Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes modos de transporte eficiente a todos ciudadanos, como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo 71 de la Ley 105 de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.

Eficiencia energética y gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles frente al artículo 79 y 80 de la Constitución Política, siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de movilidad para reducir la 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 71 de la Constitución fundamental, Implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que no puede ser injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo 20 de la Ley 105 de 1993, se ha considerado que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte (...)"

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social, con fecha 14 de abril de 2020, expidió el Decreto 4112.01 y Nacional Regional, por medio del cual se formulan estrategias para orientar el desarrollo de medidas ambientales y económico de las ciudades.

Que principalmente, la política plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen sus externalidades negativas.

Que en el numeral 4.1.2 (Contaminación) del Documento CONPES se presenta una descripción detallada de las insuficientes acciones encaminadas a la movilidad.

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali - PIMU adoptado en el Decreto 4112.01 por el Decreto 4112.010.20. [159](#) de abril 18 de 2023, en el cual se establece "EL DEBER DE ORIENTAR EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL".

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

Que el PIMU dentro de sus objetivos generales determina: "Integrar la política de movilidad con las políticas de desarrollo urbano y gobernanza como soporte de la movilidad sostenible"; y como estrategia, la necesidad de fomentar la movilidad sostenible.

Que el Día Mundial sin auto se celebra el 22 de septiembre de cada año, como parte de un movimiento creciente en la agenda de los gobiernos como política pública, y la reducción del uso de automóviles por parte de la ciudadanía.

Que a través de estas estrategias se invita a reflexionar sobre los impactos de la movilidad convencional en la calidad de vida y el medio ambiente.

revelado datos sorprendentes. Aunque algunos vehículos ya incluyen piezas recicladas, la mayoría de procesos industriales que generan contaminación, para reducir este impacto ambiental.

Que el Día Internacional de la Tierra, también conocido como el Día de la Madre Tierra, se celebra el 5 de abril sobre los problemas ambientales, como la superpoblación y la contaminación, y promover la conservación de nuestro planeta y busca inspirar acciones para protegerlo, con la participación de aproximadamente mil millones de personas.

Que la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional establece lineamientos para contribuir con el mejoramiento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional y el alcance de la equidad social y la participación de las autoridades de transporte nacionales y territoriales en la planeación e implementación de proyectos de movilidad, considerando las particularidades de cada territorio.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Bogotá, adoptado mediante el Acuerdo No. 0578 de 2024, incorpora en el artículo 17: Propósito 2: Conectado, Programa 18.3 "Movilidad Segura y Sostenible y Segura" cuyo objetivo es implementar un sistema de transporte de personas y mercancías de manera eficiente y racional y eficiente desde los puntos de vista ambiental y social, como el fortalecimiento del transporte público, la resiliencia climática y, la movilidad sostenible.

3.3. IMPACTOS ESPERADOS

La implementación del Día de la Movilidad Activa y Sostenible en Santiago de Cali generará impactos positivos. En la continuación, se presentan los principales efectos proyectados:

3.3.1. Impactos en la Movilidad

Fortalecimiento de la movilidad activa, al promover el uso de la bicicleta, la caminata y otros modos no motorizados.

Mayor visibilización del transporte público masivo y colectivo, al mantener su operación normal durante el evento particular.

Mejora temporal en la velocidad operacional de corredores estratégicos, al reducir la congestión vehicular.

Optimización de la logística de eventos masivos, como la Maratón de Cali, garantizando el libre desarrollo de los eventos.

3.3.2. Impactos Sociales y de Bienestar

Fomento de estilos de vida saludables, al incentivar la práctica de actividad física en espacios seguros y accesibles.

Reducción de riesgos viales para peatones, ciclistas y deportistas, disminuyendo la probabilidad de accidentes.

Oportunidades de integración comunitaria, al propiciar espacios colectivos de participación, convivencia y recreación.

Activación económica indirecta, a través de la dinamización del turismo deportivo, el comercio local y los servicios.

3.3.3. Impactos Ambientales

Proyección de reducción de emisiones contaminantes, estimada en aproximadamente 361 toneladas de CO₂ por 420.000 vehículos (autos y motos).

Disminución temporal de la contaminación acústica, al reducir el ruido asociado al tráfico motorizado.

Sensibilización ciudadana frente a los impactos ambientales del transporte, generando conciencia sobre

3.3.4. Impactos Culturales y Educativos

Transformación pedagógica del espacio público, al mostrar de manera vivencial los beneficios de una

Fortalecimiento de la cultura ciudadana en movilidad, promoviendo valores de respeto, solidaridad y c

Alineación con eventos internacionales, como el Día Mundial Sin Automóvil (22 de septiembre), lo qu
comprometida con la sostenibilidad y la movilidad activa.

3.4. FECHAS CONMEMORATIVAS INTERNACIONALES

La selección de los días 22 de abril y 22 de septiembre para la realización del Día de la Movilidad Acti
gran relevancia mundial:

22 de abril: Día Internacional de la Tierra

Esta conmemoración, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, promueve la conc
de manera responsable los recursos naturales. En este marco, la jornada en Cali busca sensibilizar a la
vehículos en circulación, favoreciendo experiencias de movilidad activa, aire más limpio y un espacio

22 de septiembre: Día Mundial Sin Automóvil

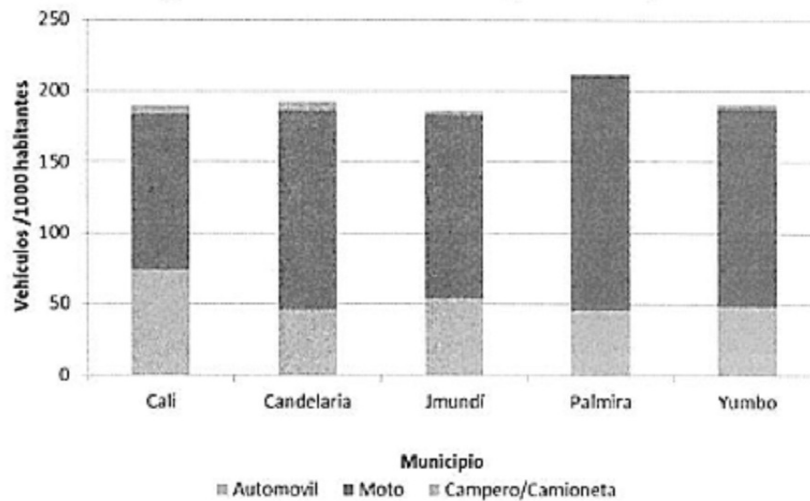
Celebrado en diversas ciudades alrededor del mundo, este día invita a reflexionar sobre la dependencia
transporte alternativas, sostenibles y activas. La realización de la jornada en Cali permite vincular a la
de caminar, pedalear y utilizar modos de transporte más responsables con el ambiente.

La integración de estas fechas al calendario local permite que la medida tenga no solo un alcance opera
posicionando a Santiago de Cali como una ciudad innovadora, consciente y comprometida con la movi

4. TASA DE MOTORIZACIÓN

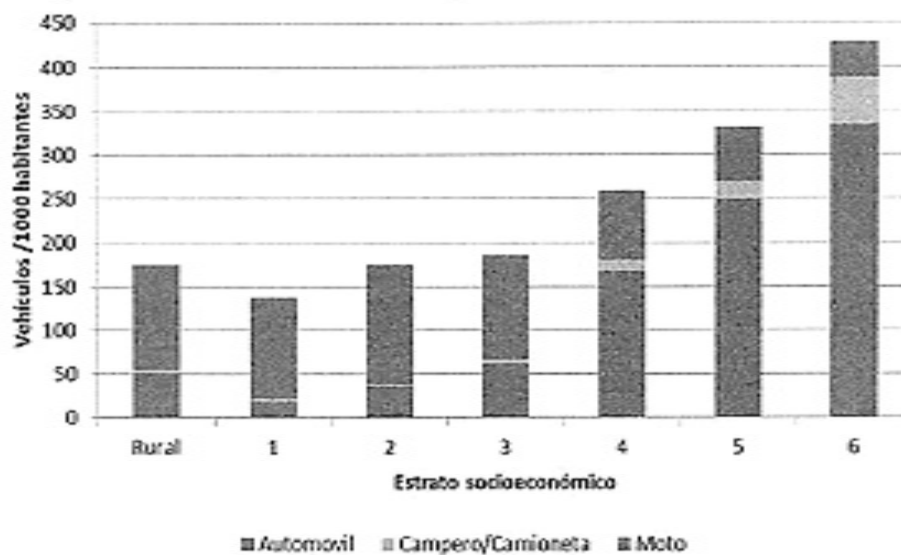
La tasa de motorización para la ciudad de Cali, medida con el número de vehículos motorizados dispon
refleja la tenencia de vehículos en la población, es de 195 vehículos por cada 1.000 habitantes. Donde
de vehículo.

Figura 1. Tasa motorización por municipio



Fuente: UT SDG – CNC – Encuesta Movilidad – Hogares Cali 2015

Figura 2. Tasa de motorización por estrato socioeconómico Cali

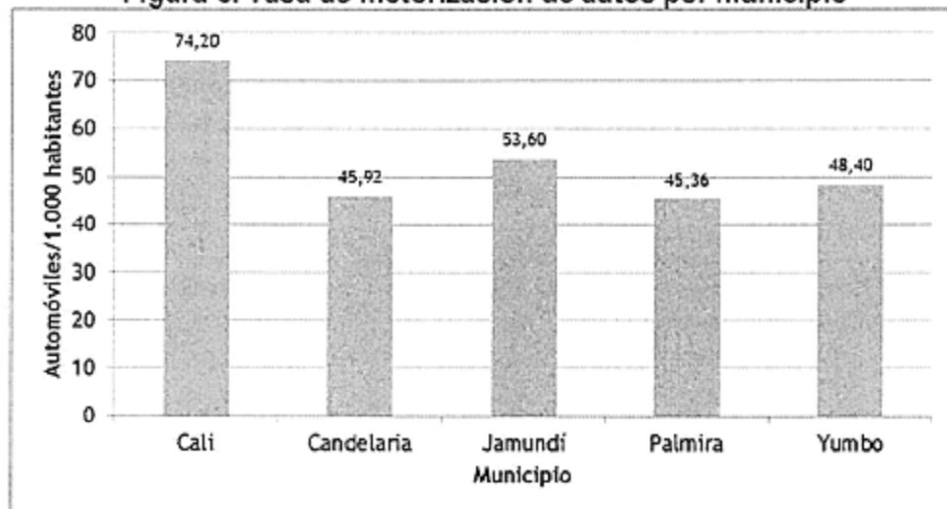


Fuente: UT SDG – CNC – Encuesta Movilidad – Hogares Cali 2015

A continuación, se presenta la tasa de motorización de autos y motos, la cual se calcula con el número (municipio o comuna).

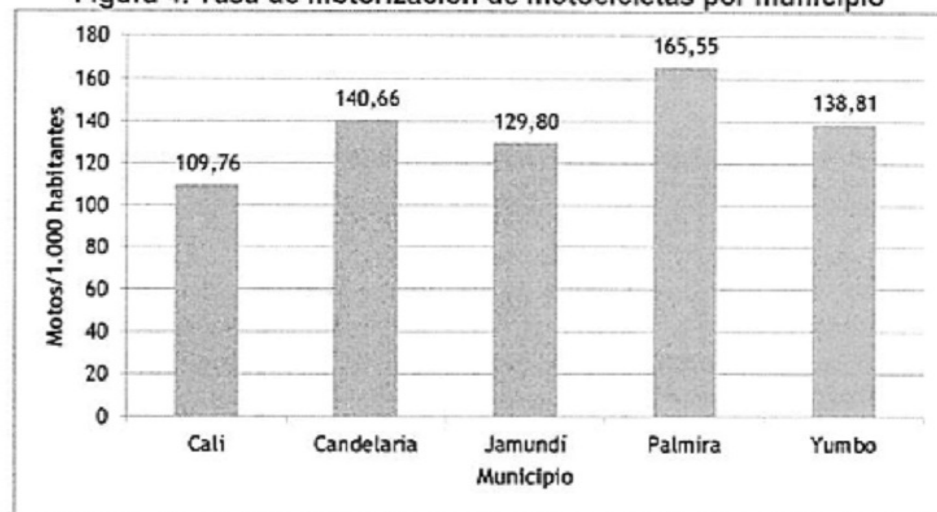
Figura 3. Tasa de motorización de autos por municipio

Figura 3. Tasa de motorización de autos por municipio



Fuente: UT SDG – CNC – Encuesta Movilidad – Hogares Cali 2015

Figura 4. Tasa de motorización de motocicletas por municipio



Fuente: UT SDG – CNC – Encuesta Movilidad – Hogares Cali 2015

Dentro de los municipios de análisis Cali es el municipio con la mayor tasa de motorización de autos con 109.76/1000 habitantes.

En relación con las tasas de motorización presentes en la ciudad, hoy con una población estimada de 2. de 170.000 autos y 250.000 motos durante cada jornada.

5. PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO EN SANTIAGO DE CALI (2019 - 2024)

El análisis del parque automotor de Santiago de Cali entre los años 2019 y 2024 evidencia un crecimiento. Para noviembre de 2024, se registra un total de 531.119 vehículos livianos y 247.992 motocicletas, lo que representa un aumento de 100.000 unidades en cinco años. Este crecimiento progresivo ha generado una mayor presión sobre la infraestructura vial y el aumento del riesgo vial.

Este fenómeno de motorización, combinado con la expansión del perímetro urbano y el uso preferente estrategias de gestión de la demanda, que incluyan jornadas especiales de uso racional del automóvil, c Activa y Sostenible.

El parque automotor de una ciudad es un indicador clave para la planificación de políticas de movilidad. Este documento presenta un análisis detallado del parque automotor registrado en Santiago de Cali durante los años 2019 a 2023, así como las tendencias y cambios significativos en la composición y cantidad de vehículos.

5.1. COMPOSICIÓN EL PARQUE AUTOMOTOR

I. Vehículos Livianos

Los vehículos livianos constituyen la mayor parte del parque automotor en Cali. Durante el período 2019 a 2023, se registró un crecimiento constante de estos vehículos. En 2019, había aproximadamente 450,000 vehículos livianos registrados. Para el año 2023, el número aumentó a 517,500, lo que representa un incremento del 15.9%. Para el año 2024, se registra hasta el mes de noviembre 531.119 vehículos.

II. Motocicletas

Las motocicletas también han mostrado un crecimiento significativo. En 2019, el número de motocicletas registradas era de 242,827, lo que representa un aumento del 21.4%. Las motocicletas ahora constituyen el 31% del parque automotor. Para el mes de noviembre de 2023 se registró un total de 247.992 motocicletas.

III. Otros Vehículos

Además de los vehículos livianos y motocicletas, el parque automotor incluye vehículos de carga, buses y vehículos especiales. Aunque su presencia ha sido menos pronunciada, sigue siendo relevante para la planificación de la movilidad urbana.

5.2. TENDENCIAS Y CAMBIOS

I. Aumento del Parque Automotor

El crecimiento del parque automotor en Cali puede atribuirse a varios factores, incluyendo el crecimiento económico, la mayor accesibilidad al crédito para la compra de vehículos. Esta tendencia refleja un mayor uso de vehículos particulares, lo que contribuye a la congestión y contaminación ambiental.

II. Impacto de la Motorización

El aumento en la cantidad de motocicletas es particularmente notable. Las motocicletas son una opción popular para el transporte urbano con alta congestión. Sin embargo, este aumento también trae desafíos, como el incremento en la contaminación y la congestión.

III. Influencia de las Políticas Públicas

Las políticas de movilidad y regulación del tránsito han intentado mitigar los efectos negativos del crecimiento del parque automotor. Se han implementado medidas como la creación de carriles exclusivos para buses y bicicletas, y la implementación de zonas de bajas emisiones. Sin embargo, la eficacia de estas medidas requiere una aplicación continua.

5.3. ANÁLISIS POR AÑO

El análisis anual del parque automotor permite observar cómo ha evolucionado la cantidad y tipo de vehículos registrados en Cali. Este análisis es fundamental para la planificación urbana y la implementación de políticas de movilidad.

Se presenta a continuación su composición desde el año 2019, como fue su comportamiento en el año 2020, a pesar de las restricciones y cambios provocados por la pandemia de COVID- 19.

I. Autos

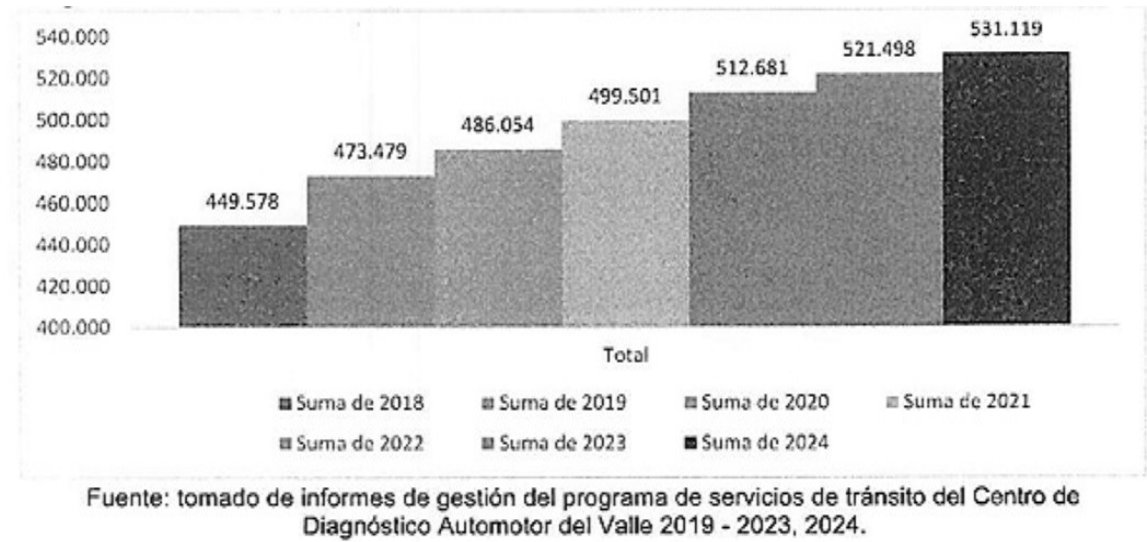
El parque de vehículos livianos en Cali ha mostrado un crecimiento constante durante los años 2019 a 2024. Este número aumentó a 486,054 en 2020, reflejando un incremento de 36,000 unidades para la compra de autos. En 2021, la cifra ascendió a 499,501 vehículos, lo que podría atribuirse a una relajación de las restricciones de la pandemia de COVID-19. El año 2022 registró uno de los mayores incrementos, alcanzando 512,681 unidades, fortalecimiento de la economía y una tendencia persistente hacia la adquisición de autos particulares. Para el año 2024 hasta el mes de noviembre se refleja un aumento de 531,119, evidenciando una tendencia continua hacia la motorización particular, impulsada por el crecimiento urbano y las facilidades de crédito.

Tabla 1. Análisis Anual Parque Automotor de Vehículos Livianos en Santiago de Cali.

	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024
LIVIANOS	449.578	473.479	486.054	499.501	512.681	521.498	531.119
TASA DE CRECIMIENTO		5,32%	2,88%	2,77%	2,54%	1,72%	1,84%

Fuente: tomado de informes de gestión del programa de servicios de tránsito del Centro de Diagnóstico Automotor del Valle 2018 - 2023, 2024.

Figura 5. Variación del Parque Automotor de Vehículos Livianos en Santiago de Cali.



II. Motos

El número de motocicletas también ha experimentado un crecimiento significativo durante el mismo periodo. En 2020, el número aumentó a 226,514, con un incremento de 1.07%, reflejando una tendencia continuada de bajo costo y flexibilidad. En 2021, la cantidad de motocicletas registradas alcanzó las 233,875 unidades, marcando un hito a pesar de los cambios provocados por la pandemia. El año 2022 vio un aumento adicional, llegando a 239,332 motocicletas.

rápida y económica de transporte. Para 2023, el número de motocicletas ascendió a 242,827. Para el año 2024, con un total de 247.992 registros. Consolidándose como una alternativa de transporte preferida

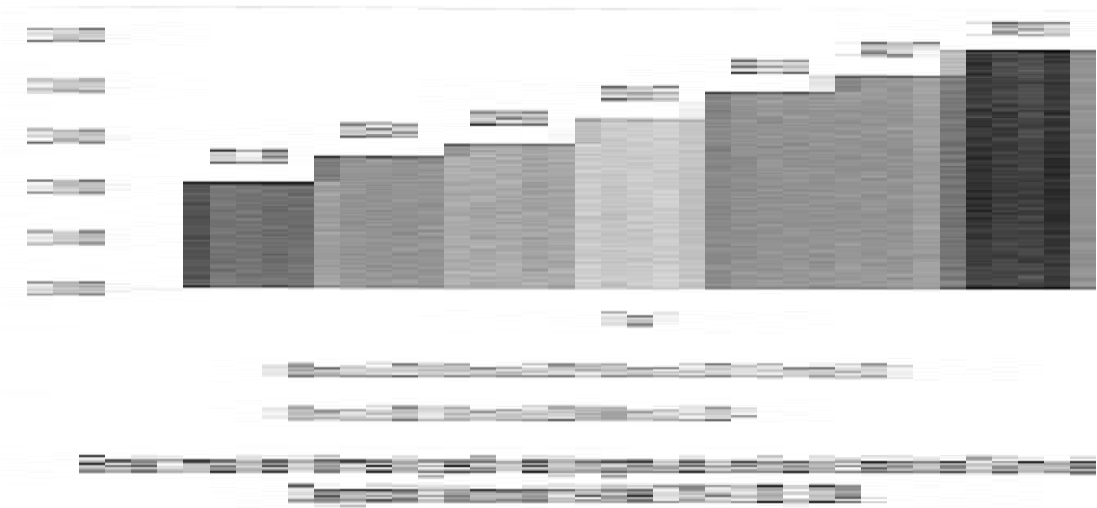
Tabla 2. Análisis Anual Parque Automotor de Motocicletas en Santiago de Cali.

	1 ^{er} Trimestre 2019	2 ^{do} Trimestre 2019	3 ^{er} Trimestre 2019	4 ^{to} Trimestre 2019	1 ^{er} Trimestre 2020	2 ^{do} Trimestre 2020	3 ^{er} Trimestre 2020
MOTOCICLETAS	227.035	232.214	238.930	238.75	236.62	242.827	247.992
TASA DE CRECIMIENTO		1,38%	1,07%	2,6%	2,0%	1,4%	1,7%

Fuente: Informe de información de gestión del programa de servicios de tránsito del Departamento Administrativo de Gestión de Tránsito de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la Alcaldía de Santiago de Cali, 2019-2024.

Durante un período de los últimos 5 años la tasa de motorización de la ciudad ha aumentado considerablemente, lo que se refleja en el aumento de las motocicletas al parque automotor de Santiago de Cali. Presentando en el último año un incremento de

Figura 6. Variación del Parque Automotor de Motocicletas en Santiago de Cali.



El análisis del parque automotor en Santiago de Cali durante 2019-2024 muestra un crecimiento constante y notable en las motocicletas. Este crecimiento presenta desafíos significativos para la gestión de la movilidad, la contaminación ambiental y la seguridad vial. Las políticas públicas, como el pico y placa, deben seguir vigentes para mitigar los impactos negativos en la vida en la ciudad.

6. CALIDAD DEL AIRE

De acuerdo con el Informe Calidad Aire(1) - Santiago de Cali 2017 - 2022 con el Sistema de Vigilancia y monitoreo continuo, de las cuales nueve (9) reportan información de los contaminantes criterios establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Los sitios de monitoreo son: Cañaveralito, Compartir, ERA-Obrero, Ermita, Flora, Pance, Transitoria y Univalle. El SVCASC fue creado por la IDEAM a través de la Resolución 0831 del 24 de septiembre de 2020 en los siguientes parámetros y es

Base Aérea - Acuaparque: PM2.5, O3, SO2

Cañaveralejo: PM10, SO2

Compartir: PM10, PM2.5, O3

ERA-Obrero: PM10, O3

Flora: PM10, O3

Pance: PM10, O3

Univalle: PM2.5, O3

Carrera 66, Juanambú, Parque del Perro y Unidad Móvil: Ruido Ambiental

Figura 7. Mapa zonas de SVCASC.



2017-2022. La normativa ambiental vigente para Colombia (Resolución 2254 de 2017) establece los límites de calidad del aire; la Organización Mundial para la Salud OMS en 2021 actualizó las guías de calidad del aire.

Tabla 3. Límites normativos nacionales y guía de la OMS por contaminante según el tiempo de exposición.

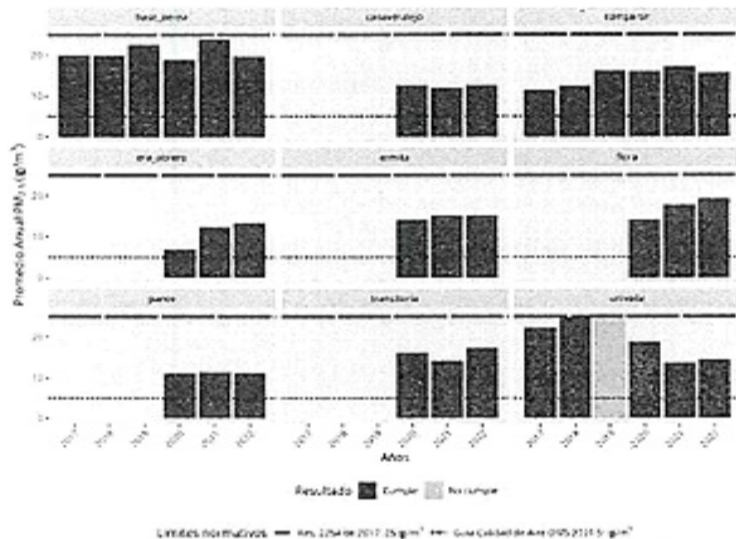
Contaminante	Tiempo Exposición	Límite Nacional
Material Particulado PM2.5	24 horas	37
1 año		25
Material Particulado PM10	24 horas	75
1 año		50
Ozono troposférico O3	8 horas	100

Fuente: Informe Calidad Aire - Santiago de Cali - 2017-2022.

6.1. MATERIAL PARTICULADO PM2.5 PROMEDIO ANUAL

Para el año 2019, se presentó el primer incumplimiento normativo en la estación Univalle, producto de puede ver como no se cumple la guía de la OMS en ninguna de las estaciones, Subsecretaría de Movilidad hubo una mejora en la calidad del aire debido a la pandemia por COVID-19.

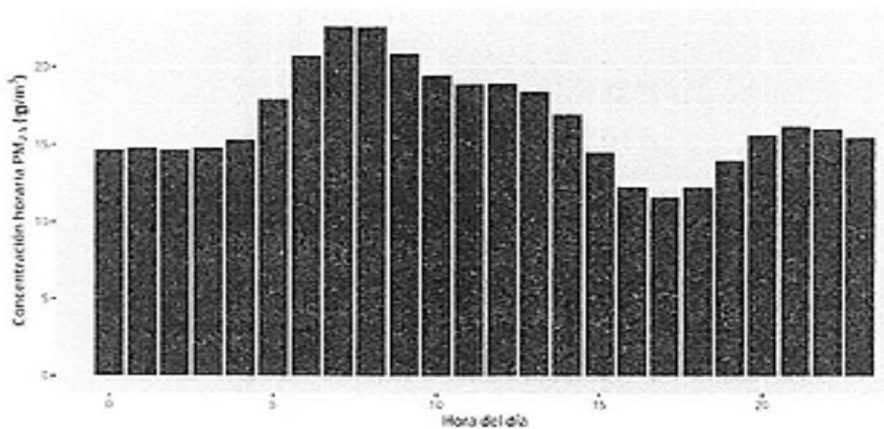
Figura 8. Promedios anuales por estación Perfil de concentración horario promedio para la ciudad por l



Fuente: Informe Calidad Aire - Santiago de Cali - 2017-2022.

I. Perfil Horario del Contaminante

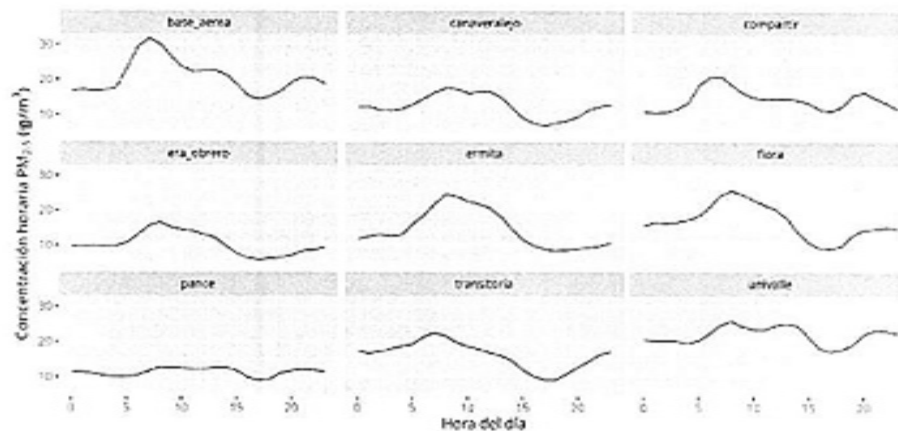
Figura 9. Perfil de concentración horario promedio para la ciudad por hora del día.



Fuente: Informe Calidad Aire - Santiago de Cali - 2017-2022

Se evidencia el perfil de concentración horario promedio para la ciudad. Se observa que, de manera general, coincidiendo con la hora pico de tráfico vehicular. En contraste, los mejores niveles se registran en alta velocidad que se registra en la ciudad.

Figura 10. Perfil de concentración horario promedio por estación por hora del día.



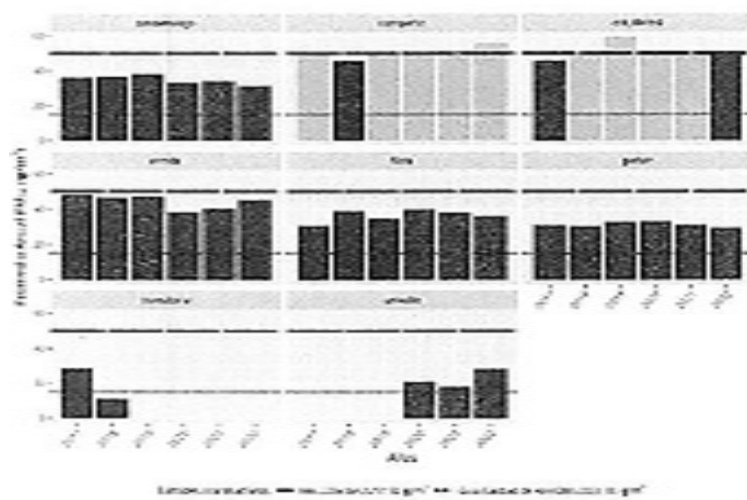
Fuente: Informe Calidad Aire - Santiago de Cali - 2017-2022.

Se presenta el comportamiento desagregado para las estaciones individuales, los cuales obedecen a las en Pance, que mantiene su calidad de estación de fondo.

6.2. MATERIAL PARTICULADO PM 10 PROMEDIO ANUAL.

Los promedios anuales de material particulado PM10 para las diferentes estaciones del SVCASC, evid incumplimientos de manera reiterada son Compartir y ERA-Obrero. Con respecto a la Guía de la OMS se debe a que esta estación solo operó 3 meses, por lo que no es representativo.

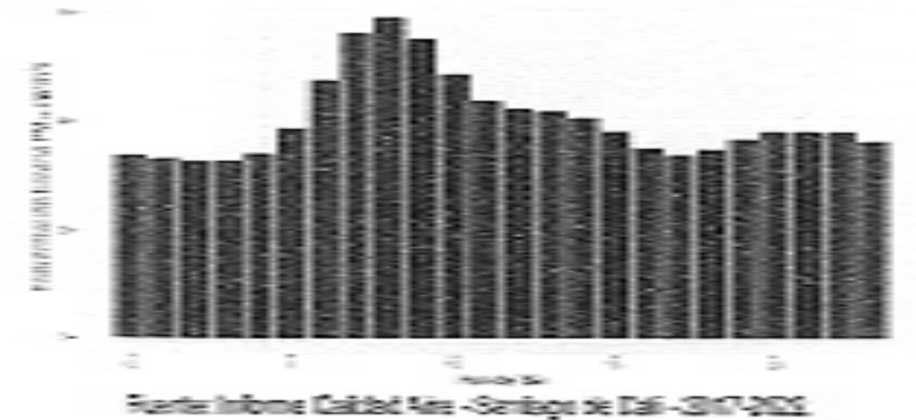
Figura 11. Promedios anuales por estación Perfil de concentración horario promedio para la ciudad por



Fuente: Informe Calidad Aire - Santiago de Cali - 2017-2022.

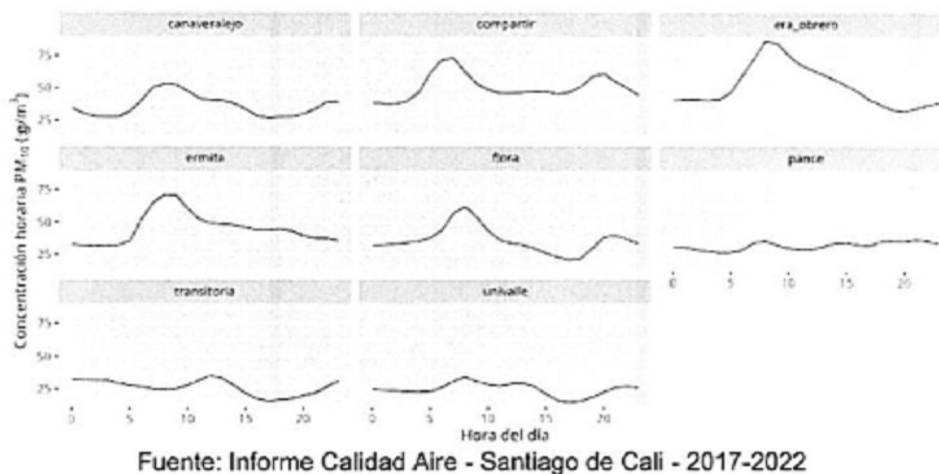
I. Perfil Horario del Contaminante

Figura 12. Perfil de concentración horario promedio para la ciudad por hora del día.



La Figura 12 muestra el perfil de concentración horario promedio para la ciudad, el cual es muy similar a las concentraciones que se registran entre las 6 y las 10 am, coincidiendo con la hora pico de tráfico vehicular. En la madrugada, entre las 1 y las 4 am; en menor medida, el periodo entre las 4 y las 6 pm que corresponde a la ciudad, presentó niveles favorables.

Figura 13. Perfil de concentración horario promedio para la ciudad por hora del día.



La Figura 13 muestra el comportamiento desagregado para las estaciones individuales, los cuales obedecen a los niveles en Pance, Transitoria y Univalle.

7. ZONAS DE MOVILIDAD

Con el fin de identificar las zonas de generación y atracción de viajes a partir de información primaria en Cali en 8 zonas de movilidad, que principalmente se encontraban divididas por sus comportamientos presentes en la zona, conexión vial entre otras variables.

Figura 14. Zonas de Movilidad.



7.1. CORREDORES PARA ANÁLISIS DE VELOCIDADES

A continuación, se presentan los resultados del estudio de velocidades sobre corredores viales en la ciudad de Bogotá, en la medida de restricción de circulación a vehículos particulares para el año 2025.

Siguiendo la metodología general se seleccionaron 53 corredores de estudio en los principales tramos de la ciudad y se analizó el comportamiento de tránsito de la ciudad. En la Tabla 6 y en la Figura 24 se aprecian los corredores seleccionados.

Se realizó una toma de velocidades operacionales para un día típico (jueves 30/05/2024) y otra toma para un día atípico (viernes 31/05/2024) entre las horas desde las 04:00 hasta las 23:00 con una frecuencia de captura de cada 15 minutos. En total, se realizaron 158 tomas de velocidades operacionales.

Tabla 4. Corredores seleccionados para la toma de velocidades operacionales.

ID	CORREDOR	DESDE	HASTA	SENTIDO	COORDENADAS ORIGEN		COORDENADAS DESTINO	
					Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
1	Autop. Sur	Cr 32	Cl 70	W-E	3.4290863 82	- 76.5313696 6	3.44332564 4	- 76.4920450 6
2	Autop. Sur	Cl 70	Cr 32	E-W	3.4436194 85	- 76.4921858 8	3.42927179 2	- 76.5315057 8
3	Autop. Sur	Cr 32	Cl 5	N-S	3.4278502 57	- 76.5329317 1	3.39281128 8	- 76.5445413 8
4	Autop. Sur	Cl 5	Cr 32	S-N	3.3924047 83	- 76.5444419 9	3.42780776 3	- 76.5327341 2
5	Av 4 Oeste	Cl 15N	Av 5 Oeste	E-W	3.4571403 12	- 76.5314449 1	3.45408325 9	- 76.5492892 8
6	Av Colombia	Av 2 Oeste	C5	W-E	3.4534464 52	- 76.5495461 9	3.45051347 6	- 76.5387318
7	Avenida 3	Cl 34N	Cl 52N	S-N	3.4718806 69	- 76.5209896 8	3.48305169 2	- 76.5140468 4
8	Avenida 3	Cl 34N	Cl 52N	N-S	3.4831915 78	- 76.5142976 3	3.47209249 8	- 76.5212294 1
9	Avenida 6a	Cl 13N	Cl 34N	S-N	3.4572744 84	- 76.5336712 2	3.47180532 9	- 76.5268116 9
10	Calle 10	Cr 4	Cr 15	N-S	3.4515717 06	- 76.5337022 5	3.44267577 2	- 76.5320151 3
11	Calle 13	Cr 50	Cr 100	N-S	3.4085747 56	- 76.5346365 9	3.37174758 5	- 76.5372808 5
12	Calle 13	Cr 100	Cr 50	S-N	3.3717267 27	- 76.5371044 1	3.40847439 6	- 76.5344579 6

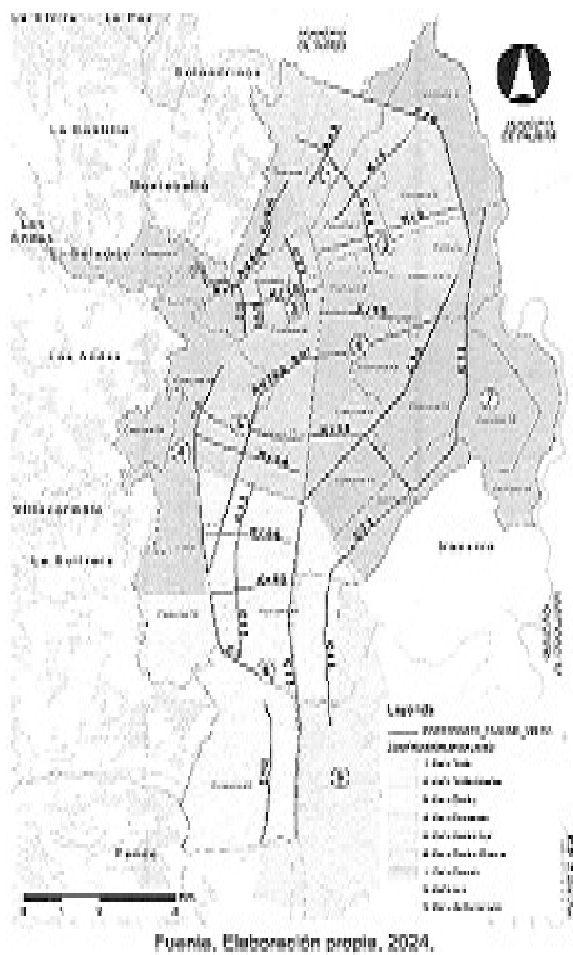
ID	CORREO OR	DESDE	HASTA	SENTIDO	COORDENADAS ORIGEN		COORDENADAS DESTINO	
					Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
13	Calle 18	Cr 105	Cr 127	N-S	3.3636934 74	- 76.5319705 5	3.33355474 1	- 76.5328124 7
14	Calle 18	Cr 127	Cr 105	S-N	3.3333794 63	- 76.5325381 8	3.36374888 5	- 76.5317889 6
15	Calle 21	Av 2	Cr 15	N-S	3.4601045 82	- 76.5269173 8	3.44415321	- 76.5213526 8
16	Calle 25	Cr 50	Cr 127	N-S	3.4012655 43	- 76.5233624 2	3.33542519 7	- 76.5240208 4
17	Calle 25	Cr 127	Cr 50	S-N	3.3354379 16	- 76.5238148 9	3.40132444 8	- 76.5228967 3
18	Calle 44N	Cr 8	Av 6aN	E-W	3.4534534 44	- 76.5052501 9	3.48140661 4	- 76.5242303
19	Calle 44N	Cr 8	Av 6aN	W-E	3.4813472 7	- 76.5242362 9	3.45339770 1	- 76.5063385 5
20	Calle 48	Cr 80	Cr 100	N-S	3.3883201 58	- 76.5165447 1	3.35900894 3	- 76.5162114 8
21	Calle 48	Cr 100	Cr 80	S-N	3.3889153 28	- 76.5160040 4	3.38835626 4	- 76.5161790 1
22	Calle 5	Cr 27	Cr 50	N-S	3.4340485 45	- 76.5417133 9	3.40905913 9	- 76.5474813 6
23	Calle 5	Cr 50	Cr 27	S-N	3.4060858 33	- 76.5472345 9	3.43393088 4	- 76.5416029 5
24	Calle 5	Cr 50	Cr 80	N-S	3.4155480 32	- 76.5484831 1	3.38624085 9	- 76.5448885 2
25	Calle 5	Cr 80	Cr 50	S-N	3.3862828 84	- 76.5444916 6	3.41552342	- 76.5481322 4
26	Calle 5	Cr 80	Cl 16	N-S	3.3858130 11	- 76.5448071 8	3.38730286 4	- 76.5300259 6
27	Calle 5	Cl 16	Cr 80	S-N	3.3675240 18	- 76.5268856 1	3.38584453 2	- 76.5444462 9
28	Calle 5	Cr 15	Cr 1	N-S	3.4499290 1	- 76.5376658 5	3.44036438 1	- 76.5370829 8

[illegible]

ID	CORREDO R	DESDE	HASTA	SENTIDO	COORDENADAS ORIGEN		COORDENADAS DESTINO	
					Latitud	Longitud	Latitud	Longitud
45	Camera 39	Ci 25	Ci 55	E-W	3.4083161 43	- 76.4512029 3	3.41361151 E	- 76.5208748 6
46	Camera 44	D 5	Ci 25	N-E Calzada Norte	3.4300464 79	- 76.5480661 E	3.41171052 3	- 76.5202018 3
47	Camera 44	D 5	Ci 25	N-E Calzada sur	3.4199079 13	- 76.5480822 E	3.41161145 E	- 76.5202007 1
48	Camera 5	Ci 34M	Ci 70	N-E	3.4588502 75	- 76.5131914 3	3.46229467 1	- 76.4864907 1
48	Camera 5	Ci 34M	Ci 70	E-W	3.4613636 58	- 76.4864160 2	3.45880667 E	- 76.5131914 3
50	Camera 55	D 5	Ci 25	N-E	3.3681148 5	- 76.5480114 2	3.36836667 E	- 76.5253764 6
51	Camera 55	Ci 25	Ci 5	E-W	3.3612100 84	- 76.5253113 1	3.36821531 E	- 76.5458652 1
52	Camera 80	D 5	Ci 25	N-E	3.3860065 87	- 76.5443320 4	3.38730658 E	- 76.525041E
53	Camera 80	Ci 25	Ci 5	E-W	3.3880065 83	- 76.5290245 7	3.38821013 E	- 76.5442521 6

Fuente: Elaboración propia, 2024.

Figura 15. Corredores de análisis de velocidades.



Para cada uno de los tramos, se representó el perfil de velocidades en una gráfica de velocidad-tiempo, como consecuencia del comportamiento del tráfico local y de paso. En la Figura 16 y la Figura 17 se muestra el perfil de velocidades de la Autopista Sur desde la Cl. 32 hasta la Cl. 70 en ambos sentidos.

Figura 16. Perfil de velocidades del corredor ID #1.

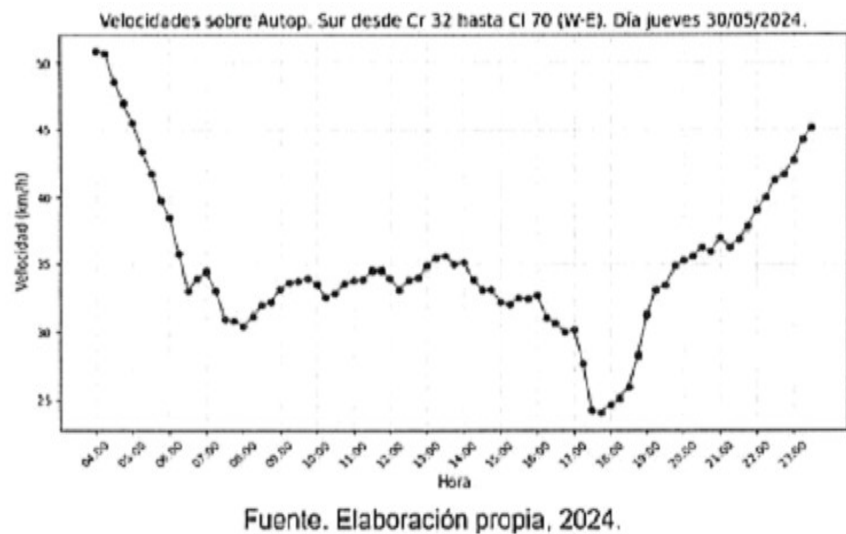


Figura 17. Perfil de velocidades del corredor ID #2.



Fuente. Elaboración propia, 2024.

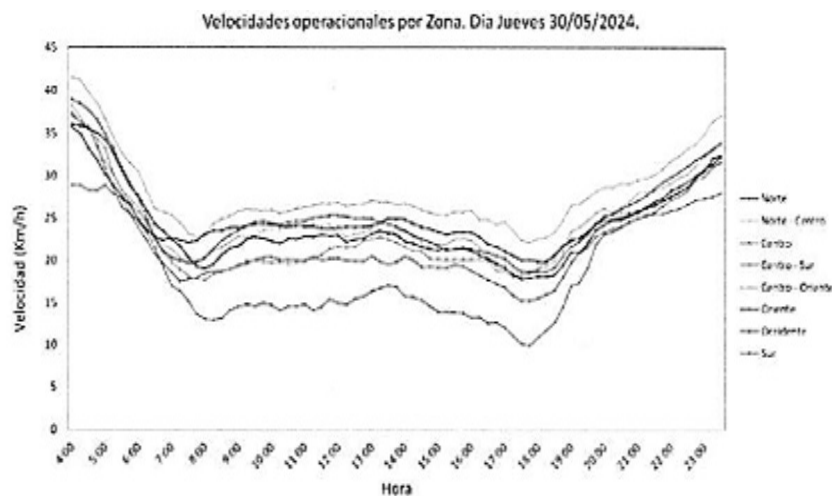
Cada uno de estos perfiles fue categorizado según la zona de movilidad a la que pertenece o representa de cada tramo y la zona a la que corresponde. En la Figura 18 se aprecian las variaciones en las velocidades

Tabla 5. Categorización de los corredores por zona de movilidad.

Tramos	Zonas	Tramos	Zonas
Calle 10 desde Cr 4 hasta Cr 15 (N-S)	Centro	Calle 70 desde Av 4 hasta Cr 71 Bis (V-E)	Norte - Centro
Calle 21 desde Av 2 hasta Cr 15 (N-S)	Centro	Camera 1 desde Cl 34 N hasta Cl 62 N (N-S)	Norte - Centro
Calle 5 desde Cr 15 hasta Cr 1 (S-N)	Centro	Camera 5 desde Cl 34 N hasta Cl 70 (E-W)	Norte - Centro
Camera 10 desde Cl 5 hasta Cl 25 (E-W)	Centro	Camera 5 desde Cl 34 N hasta Cl 70 (V-E)	Norte - Centro
Camera 10 desde Cl 5 hasta Cl 25 (V-E)	Centro	Av 4 Oeste desde Cl 15 N hasta Av 5 Oeste (E-W)	Occidente
Autop. Sur desde Cl 70 hasta Cr 32 (E-W)	Centro - Oriente	Av Colombia desde Av 2 Oeste hasta C5 (V-E)	Occidente
Autop. Sur desde Cr 32 hasta Cl 70 (V-E)	Centro - Oriente	Avenida 6a desde Cl 13 N hasta Cl 34 N (S-N)	Occidente
Calle 70 desde Cr 50 hasta Cr 8 (N-S)	Centro - Oriente	Calle 5 desde Cr 15 hasta Cr 1 (N-S)	Occidente
Camera 15 desde Cl 25 hasta Cl 70 (E-W)	Centro - Oriente	Calle 5 desde Cr 27 hasta Cr 50 (N-S)	Occidente
Camera 15 desde Cl 25 hasta Cl 70 (V-E)	Centro - Oriente	Calle 5 desde Cr 50 hasta Cr 80 (N-S)	Occidente
Autop. Sur desde Cl 5 hasta Cr 32 (S-N)	Centro - Sur	Autop. Sur desde Cr 32 hasta Cl 5 (N-S)	Sur
Calle 5 desde Cr 50 hasta Cr 27 (S-N)	Centro - Sur	Calle 13 desde Cr 100 hasta Cr 50 (S-N)	Sur
Camera 39 desde Cl 25 hasta Cl 5 (E-W Calzada norte)	Centro - Sur	Calle 13 desde Cr 50 hasta Cr 100 (N-S)	Sur
Camera 39 desde Cl 25 hasta Cl 5 (E-W Calzada sur)	Centro - Sur	Calle 18 desde Cr 105 hasta Cr 127 (N-S)	Sur
Camera 44 desde Cl 5 hasta Cl 25 (V-E Calzada norte)	Centro - Sur	Calle 18 desde Cr 127 hasta Cr 105 (S-N)	Sur
Camera 44 desde Cl 5 hasta Cl 25 (V-E Calzada sur)	Centro - Sur	Calle 25 desde Cr 127 hasta Cr 50 (S-N)	Sur
Avenida 3 desde Cl 34 N hasta Cl 52 N (N-S)	Norte	Calle 25 desde Cr 50 hasta Cr 127 (N-S)	Sur
Avenida 3 desde Cl 34 N hasta Cl 52 N (S-N)	Norte	Calle 48 desde Cr 109 hasta Cr 80 (S-N)	Sur
Calle 44 N desde Cr 8 hasta Av 6a N (E-W)	Norte	Calle 48 desde Cr 80 hasta Cr 109 (N-S)	Sur
Calle 44 N desde Cr 8 hasta Av 6a N (V-E)	Norte	Calle 5 desde Cl 16 hasta Cr 80 (S-N)	Sur
Calle 70 desde Av 4 hasta Cr 71 Bis (E-W)	Norte	Calle 5 desde Cr 80 hasta Cl 16 (N-S)	Sur
Camera 1 desde Cl 34 N hasta Cl 62 N (S-N)	Norte	Calle 5 desde Cr 80 hasta Cr 50 (S-N)	Sur
Calle 70 desde Cr 50 hasta Cr 8 (S-N)	Oriente	Camera 68 desde Cl 25 hasta Cl 5 (E-W)	Sur
Calle 73 desde Cr 50 hasta Cr 8 (N-S)	Oriente	Camera 68 desde Cl 5 hasta Cl 25 (V-E)	Sur
Calle 73 desde Cr 50 hasta Cr 8 (S-N)	Oriente	Camera 80 desde Cl 25 hasta Cl 5 (E-W)	Sur
Camera 39 desde Cl 25 hasta Cl 55 (E-W)	Oriente	Camera 80 desde Cl 5 hasta Cl 25 (V-E)	Sur
Camera 39 desde Cl 25 hasta Cl 55 (V-E)	Oriente		

Fuente: Elaboración propia, 2024.

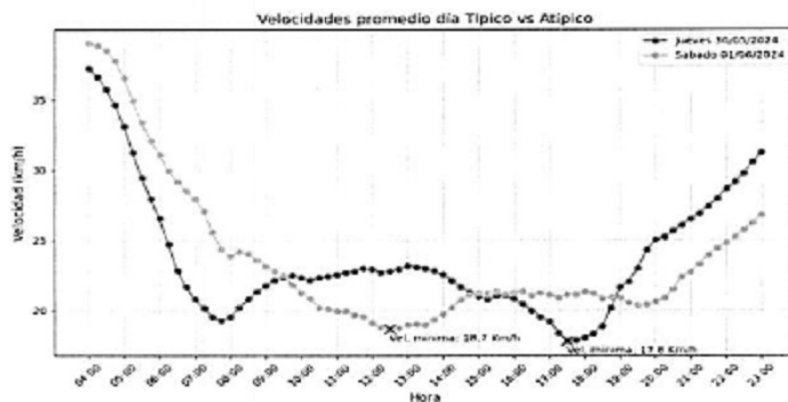
Figura 18. Velocidades operacionales por zona de movilidad.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

Todos los perfiles de velocidad fueron compilados en una misma gráfica de velocidades promedio para visualizar las variaciones en el comportamiento general de la velocidad de viaje de la ciudad.

Figura 19. Velocidades operacionales promedio para el día típico y atípico.



Fuente: Elaboración propia, 2024.

8. SINIESTRALIDAD Y MORTALIDAD

De acuerdo con la Ley 2251 de 2022 "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES - LEY JI correspondientes a la siniestralidad.

Entre los años 2019 y 2024, la ciudad ha registrado cifras preocupantes de siniestralidad, con más de 3 muertes han estado asociadas al uso de motocicleta. Los análisis por hora revelan que los picos de sini p.m., franjas que en parte coinciden con el horario propuesto de restricción (6:00 a.m. -2:00 p.m.).

Aunque el domingo no representa el mismo volumen de tráfico que un día laboral, sigue siendo un día con actividades recreativas, consumo de alcohol y exceso de velocidad en vías arteriales poco controla disminuye los riesgos para peatones, ciclistas y participantes de la jornada.

8.1. SINIESTRALIDAD

Siniestro vial: es el que permite vincular causas, consecuencias y responsabilidades de la persona en un significado de catástrofe y se asocia con circunstancias dolorosas, como las lesiones o la pérdida de un responsable y la autorregulación. En este sentido, en seguridad vial se opta por siniestro vial y no a asociado al azar donde se exonera a la persona de toda responsabilidad.

ARTÍCULO 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de conocer y prevenir las causas de los accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de políticas de transporte, los usuarios de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de muerte o lesiones graves. El Ministerio de Transportes garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro de Accidentes de Tránsito.

Figura 20. Mapa de calor siniestralidad por lesiones años 2019 a 2024.

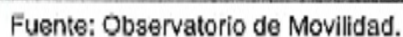
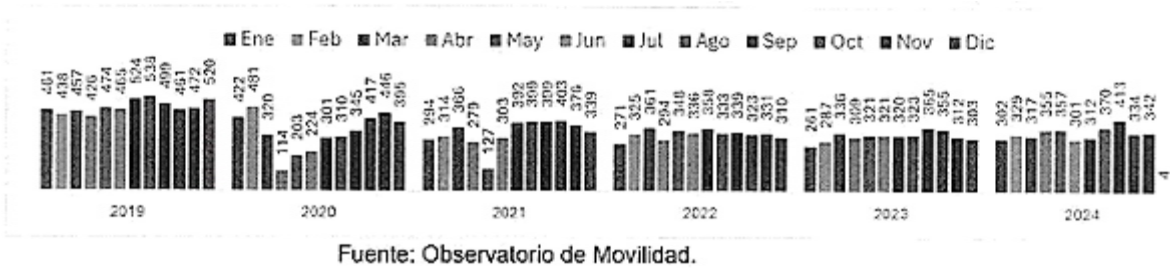


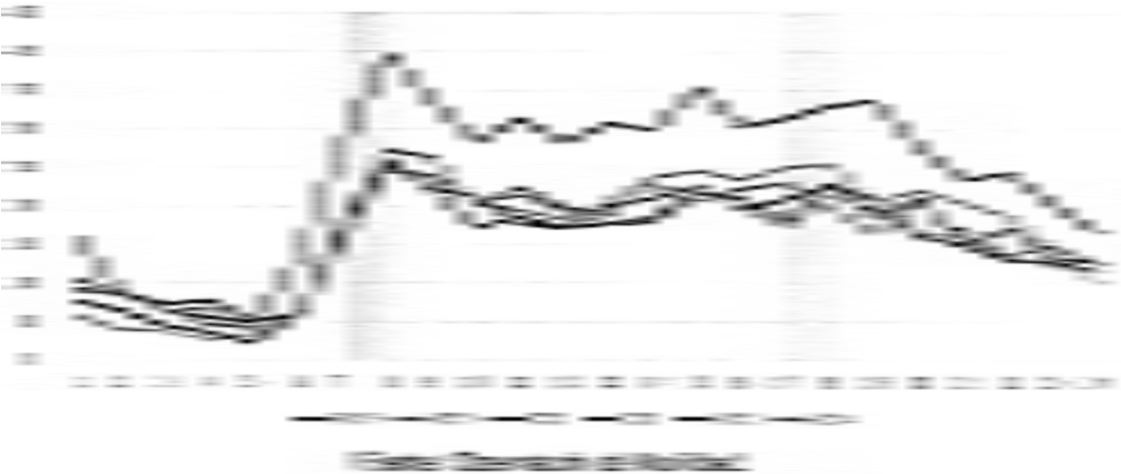
Figura 21. Siniestralidad con lesiones. Meses enero a diciembre. Años 2019 a 2024.



La Figura 21 evidencia el reporte de eventos con lesiones contrastados por mes desde el 2019 a 2024, c Seguido de 2021 con 3991 casos.

El mes con mayor concentración de siniestros con lesionados ha sido septiembre, aportando el 9,6% de 3.736 eventos.

Figura 22. Siniestralidad con lesionados según hora. Años 2019 a 2024.



La Figura 22, evidencia que la hora con mayor cantidad de reportes con el 6,82% ocurrieron entre las 6 casos para el año 2023.

De acuerdo con los datos recopilados por el observatorio de movilidad para la siniestralidad por lesion a la cantidad de casos presentados presentando las cifras más bajas para el año 2023 de 3963 casos pre

Tabla 6. Siniestralidad con lesionados por mes y año. 2019 a primer semestre de 2025.

Mes	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	476	440	307	292	273	302	300
Febrero	453	499	330	356	302	338	342
Marzo	476	330	381	376	352	316	370
Abril	449	119	289	307	323	340	320
Mayo	493	209	132	367	335	360	319
Junio	483	234	314	348	329	303	345
Julio	540	313	406	376	342	317	
Agosto	561	319	425	349	334	263	
Septiembre	525	365	421	355	374	411	
Octubre	482	446	422	340	360	334	
Noviembre	496	466	392	341	324	342	
Diciembre	540	427	358	324	315	393	
Total general	5974	4167	4175	4131	3963	4019	1996

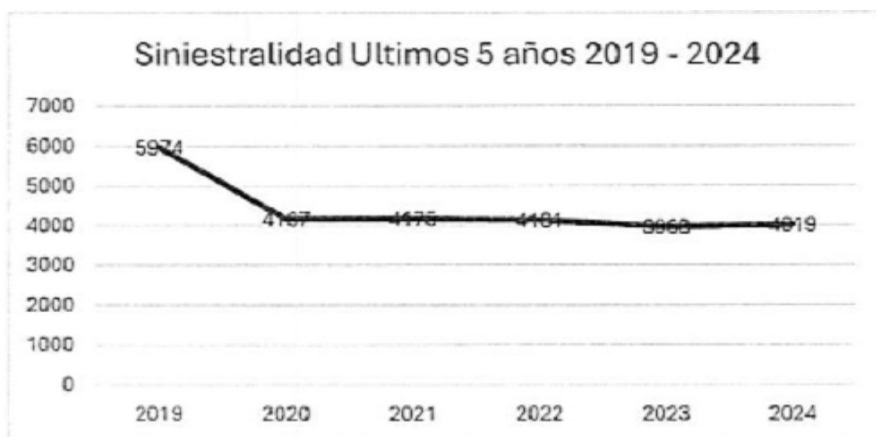


Figura 23. Siniestralidad por lesiones 2019 - 2024.

Para lo ocurrido durante el primer semestre del año 2025, se evidencia una disminución en los meses e inmediatamente anterior presentan un aumento del 1.9% pasando de 1959 casos a 1996 entre los meses de marzo.

En lo que corresponde al año 2025, hasta el mes de junio se han registrado 1.996 casos de siniestralidad en 2024, lo cual es esperable considerando que apenas se ha contabilizado la mitad del año. El promedio muy similar al promedio mensual de 2024, que fue de 335 casos. Si la tendencia de los primeros seis meses al cierre de 2025 se proyecta en aproximadamente 3.996 siniestros con lesionados. Esta cifra sería leve. De confirmarse, 2025 se consolidaría como uno de los años con menor siniestralidad de la última década.

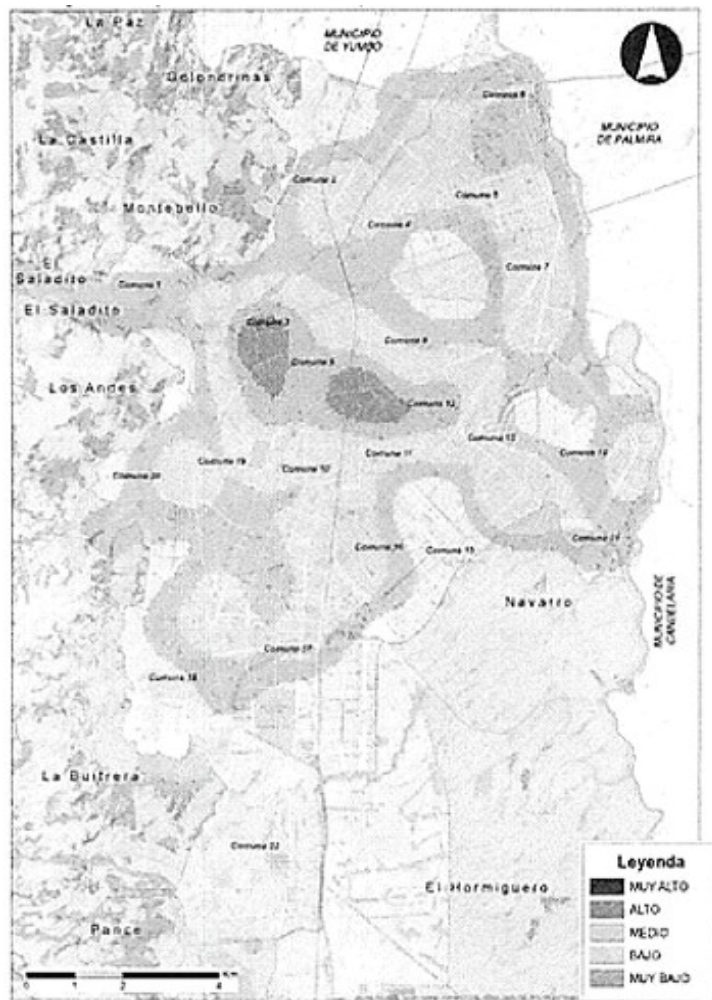


Figura 24. Siniestralidad 2024 vs 2025 Semestre I

II. Siniestralidad por Mortalidad

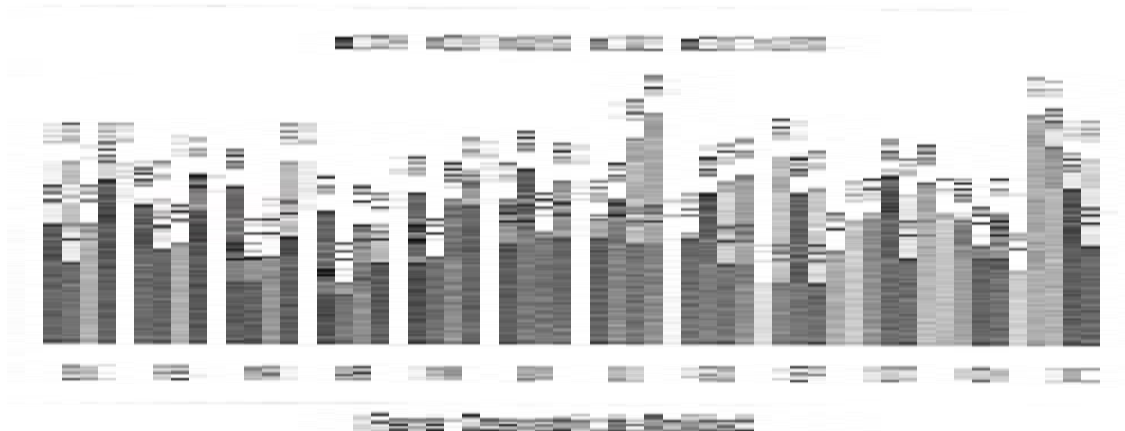
De acuerdo con el Artículo 10 de la Ley 2251/22, se registran los siniestros con víctimas fatales en la v la reducción de estos.

Figura 25. Mapa de calor siniestralidad por mortalidad desde 2019 hasta 2024.



Fuente: Observatorio de Movilidad.

Figura 26. Registro Siniestro por Mortalidad. Años 2019 a 2024.



El reporte de mortalidad registrada entre los años 2019 a 2024, evidencia que para el año 2022 se presentó el mayor número de fallecidos, seguido de 2019 con 259. En cuanto a la participación por mes, se observa que los meses con mayor impacto son enero y febrero.

Figura 27. Mortalidad por Tránsito. Enero - Diciembre años 2023 y 2024.



En este reporte se evidencia la gran participación de la motocicleta en la mortalidad con un aporte del 41%.
 Figura 28. índice de fatalidad años 2019 a 2024.

AÑO	POBLACIÓN CALI	MORTALIDAD ANUAL	T
2019	2.241.491	259	11
2020	2.252.616	236	10
2021	2.264.748	231	10
2022	2.280.907	261	11
2023	2.297.230	273	12
2024	2.316.513	283	12

Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/indice-de-fatalidad-municipal>.

La tasa de fallecidos en Cali evidencia a diciembre 21 con un total de 12,22 por cada 100.000 habitante

Tasa de mortalidad total Colombia 20.41 por cada 100.000 habitantes al 2023.

A continuación, se detalla en la siguiente tabla la totalidad de casos de mortalidad por mes desde los años 2019 al primer semestre 2025.

Tabla 7. Mortalidad por mes y año. 2019 al primer semestre 2025.

Mes	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enero	25	33	21	25	30	27	23
Febrero	27	25	20	19	30	23	24
Marzo	32	19	16	20	22	29	19
Abril	24	10	16	25	20	20	22
Mayo	27	16	17	28	28	27	13
Junio	27	21	37	22	22	23	37
Julio	24	22	30	36	20	34	
Agosto	18	19	28	35	23	26	
Septiembre	13	33	29	31	15	16	
Octubre	24	31	31	30	21	31	
Noviembre	24	31	19	19	28	21	
Diciembre	44	41	30	37	26	25	
Total general	309	300	294	327	285	302	138

Al analizar la mortalidad por eventos de tránsito se evidencia que en el 2023 y 2024, el promedio mensual de casos fatales respectivamente, mientras en el primer semestre del 2025 el promedio mensual fue de 23 casos, aportando el 10,2%; del total del año; mientras el primer semestre del 2025, el mes de junio, fue el de mayor mortalidad.

En el primer semestre del año 2025 en comparación con el año anterior 2024, se presenta una disminución en la mortalidad obediendo a los impactos positivos de las políticas públicas relacionadas con la seguridad vial que se han implementado.

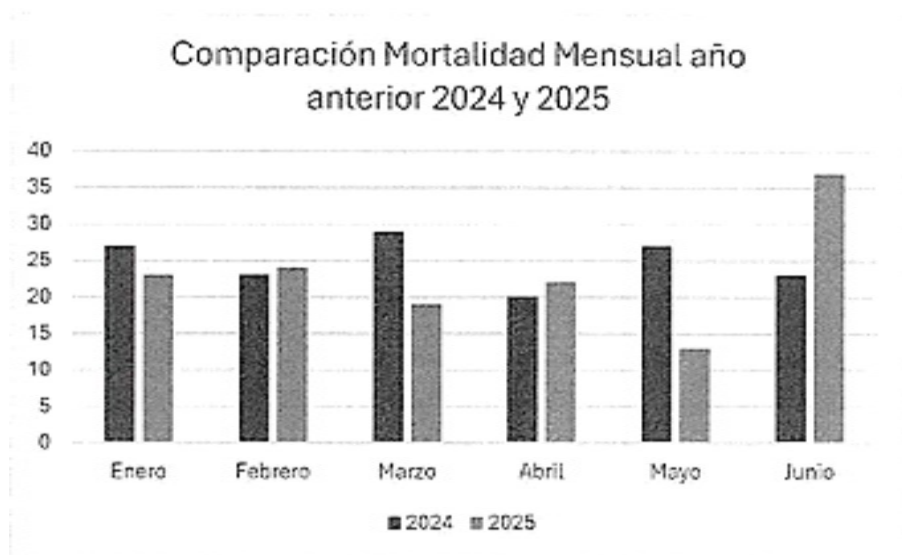


Figura 29. Mortalidad 2024 vs 2025 Semestre I

En cuanto a la condición de víctimas fatales se evidencia que en todo el periodo del análisis (2019 a junio 2023 y 2024, aportaron el 42% y 44% de los casos fatales respectivamente, mientras en el 2025, el 42% fueron motociclistas y el 38% peatones.

Condición	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 a Junio
Motoricista	113	123	129	196	119	108	58
Pedón	131	185	112	163	113	114	52
Ciclista	36	41	25	26	15	16	13
Pasajero de Moto	16	18	15	20	24	24	11
Pasajero de Auto	10	8	6	5	5	4	2
Conductores de auto	2	4	5	5	6	11	4
Sin datos	1	2	5	2	6	8	1
Total	309	308	294	327	295	302	138

8.2. PERTINENCIA Y PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA

La medida de restricción vehicular se justifica por:

La oportunidad de estimular el uso de modos sostenibles, reforzando la bicicleta y el transporte público

La posibilidad de reconfigurar temporalmente el espacio público, generando experiencias de ciudad más

A diferencia de la ciclovía dominical, la cual se realiza de forma localizada y sin impacto sobre la red vial, esta medida promueve la transformación urbana temporal a escala ciudad, con un enfoque pedagógico y ambiental más amplio. La medida, con excepciones para transporte público y servicios esenciales, cumple con los principios de necesidad, idoneidad y

I. ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES DÍA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE.

Evento / Fecha	Nombre	Beneficios principales
4 may 2025	Día de Movilidad Activa + Maratón y bicipaseo	Espacio público, seguridad en evento y movilidad limpia
8 nov 2023	Día sin carro/moto + actividades recreativas	Aire limpio, cultura ciudadana, educación y deporte
23 jul 2022	Día sin carro y moto	Conciencia ambiental y promoción del transporte activo
22 sep 2022	Día Mundial sin Auto + ciclopaseo urbano	Reducción de ruido, aire y promoción de ciclismo

Durante el desarrollo de estas jornadas se han identificado los siguientes beneficios:

a. Salud física y mental

Mejora del bienestar al promover la actividad física (ciclismo, caminata), al liberar endorfinas y otros 1

Reducción del estrés diario generado durante la congestión vehicular. Mientras que durante el uso de la medida se generan entornos más placenteros y saludables.

b. Ambiental y acústico

Disminución de la contaminación, aportando a la calidad del aire y acústica al no contar con tráfico vehicular.

Importante reducción de material particulado y gases de efecto invernadero, asociados en gran medida con la congestión vehicular.

c. Seguridad vial y cultural

Menor ocurrencia de siniestralidad vial durante estas jornadas, gracias a la menor presencia de vehículos en las vías.

Fomento de una cultura de movilidad activa y sostenible.

d. Sociocultural y recreativo

Contar con espacios seguros para compartir, hacer deporte, educar y disfrutar de manera colectiva, transformando el entorno en un espacio de bienestar.

CONCLUSIONES

La realización del Día de la Movilidad Activa y Sostenible en Santiago de Cali, durante las jornadas de septiembre de los años 2026 y 2027, constituye una medida estratégica que articula la movilidad sostenible con el bienestar ciudadano.

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

1. Reducción de emisiones contaminantes: La disminución temporal en el flujo vehicular genera una reducción en las emisiones de material particulado (PM10 y PM2.5) y otros contaminantes atmosféricos, contribuyendo a mejorar la calidad del aire y la salud de la población, lo que convierte la medida en un ejercicio pedagógico de gran valor para sensibilizar a la ciudadanía.
2. Disminución de la siniestralidad vial: La restricción vehicular incide positivamente en la reducción de accidentes y colisiones de vehículos motorizados. Este efecto se traduce en una mejora en la seguridad vial para los usuarios. La experiencia ciudadana de un entorno urbano sin tránsito motorizado favorece la apropiación positiva de la movilidad activa y el impulso a estilos de vida saludables, consolidando a Cali como una ciudad activa y sostenible.
3. Fomento de la movilidad activa y sostenible: La jornada se convierte en una oportunidad para promover la bicicleta y la caminata, así como para fortalecer la confianza en el sistema de transporte público. Estas acciones requieren de una infraestructura adecuada y campañas educativas. La medida responde al crecimiento sostenido del parque automotor y la necesidad de estrategias que regulen el uso del vehículo particular, mejorando la calidad del aire y la seguridad vial.
4. Impacto en los patrones de desplazamiento: La medida genera un reacomodo temporal en la movilidad urbana, promoviendo la red vial y una mayor apropiación del espacio público. No obstante, es necesario continuar con estrategias de movilidad económica o en la conectividad urbana. La medida es proporcional y razonable, en tanto se aplica de manera selectiva a rutas de transporte público y servicios esenciales, y genera beneficios colectivos superiores a las restricciones individuales.
5. Referencias a experiencias nacionales: Al comparar con medidas similares implementadas en otras ciudades, se evidencia que escalar sus beneficios mediante intervenciones complementarias como la expansión de ciclorrutas, 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 hábitos de movilidad de los ciudadanos. La participación en actividades deportivas y recreativas al aire libre, convivencia, salud y sostenibilidad, promoviendo una cultura de respeto y corresponsabilidad en la vía pública.

Recomendación Final

Con base en el análisis presentado, donde se logran avances fundamentales en el mejoramiento de la seguridad vial, promoción de la movilidad activa, estimulación del uso de medios de transporte alternativos, armonización en la gestión pública, se recomienda esta jornada como una estrategia institucional permanente, incorporándola dentro del plan de desarrollo sostenible del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Asimismo, se sugiere:

Fortalecer la articulación interinstitucional, especialmente entre las secretarías de Movilidad, Deporte, Recreación y Turismo, Salud y Bienestar, y la ciudadanía organizada.

Ampliar y mejorar la infraestructura para la movilidad activa, garantizando condiciones de seguridad, accesibilidad y mantenimiento.

Implementar mecanismos de evaluación ciudadana, que permitan medir la percepción, satisfacción e impacto de las intervenciones.

Diseñar campañas de educación y sensibilización continua, que fortalezcan la cultura ciudadana hacia la movilidad segura y sostenible.

Progresivamente, este tipo de intervenciones debe proyectarse más allá de una jornada específica, con el fin de que el derecho a respirar aire limpio y la movilidad saludable sean prioridades en la gestión urbana.

<NOTAS DE PIE DE PÁGINAS>

1. Decreto Distrital 4112.010.20.[0159](#) de abril 18 de 2023, página 4 y 5

2. Decreto Distrital 4112.010.20.[0159](#) de abril 18 de 2023, página 4

3. Decreto Distrital 4112.010.20.[0159](#) de abril 18 de 2023, página 4

1. INFORME CALIDAD AIRE - SANTIAGO DE CALI - 2017-2022

2. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=189806>

3. <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/accidente-de-transito#:~:text=%E2%80%9CEvento%20generalmente%20involuntario%2C%20generado%20al,infl>
Nacional



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)

