

**Es noticia:** [Pico y placa](#) | [Tour de Francia](#) | [Licita](#) | [Mundial de Clubes 2025](#)

[Inicio](#) > [Cali](#) > [Artículo](#)

> [CALI](#)

## Exclusivo | Motos eléctricas en Cali: ¿solución sostenible o nuevo riesgo vial?

En Cali no se sabe cuántos de estos vehículos ecológicos circulan por las calles, debido a que muchos usuarios no las inscriben en el Runt. Las bicicletas eléctricas, de 350 vatios y que no superen los 25Km/h, no están obligadas a tener Soat y pueden transitar por la ciclorruta. Pros y contras.





Las motos eléctricas más económicas pueden costar entre 2 y 3 millones de pesos, mientras que modelos con mayor potencia superan los \$20 millones. Aunque su mantenimiento puede ser barato, los repuestos escasean y muchos son importados. | Foto: José Luis Guzmán / El País.



**David Alexander Matos**

10 de jul de 2025, 05:11 a. m.

Actualizado el 10 de jul de 2025, 05:11 a. m.

 [Sigue el canal de El País Cali en WhatsApp](#)

[f](#) [X](#) [WhatsApp](#) [in](#) [📄](#)

## Noticias Destacadas

Natalia Sanclemente tiene 23 años y recorre la ciudad diaria comprársela porque le permitía desplazarse hacia la universi Aunque cumple con las limitaciones normativas que rodean :

or  
n.  
ia.



[Leer Más](#)



Mensualmente, **la joven gasta muy poco, a veces nada, en el mantenimiento de su medio de transporte, porque el punto de carga público que suele frecuentar en el Centro Comercial Único no tiene costo.** Una realidad distinta a la de los usuarios de motocicletas con motor de combustión interna, quienes gastan entre 100 y 250 mil pesos en combustible y cuidados durante el mismo período.

Si bien un informe de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos) reportó una disminución del 33,84 % en las matrículas de motocicletas eléctricas en Colombia entre enero y junio de 2025, académicos y comerciantes coinciden en que la presencia de estos vehículos ha crecido de forma sostenida en los últimos dos años.

### Te puede gustar

Enlaces patrocinados por Taboola



Pero sucede que **muchos circulan sin matrícula, sin placa visible ni inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), lo que dificulta su control.**

El reto está en equilibrar esta transición hacia una movilidad sostenible sin poner en peligro la seguridad vial.

**Voceros coinciden en que la regulación actual es insuficiente y que se requieren ajustes urgentes** para evitar que las soluciones amigables con el medioambiente terminen generando nuevos riesgos para quien las maneja pero también para los conductores de otros vehículos o los peatones.



Leer Más



## Transición responsable

Carlos Santacoloma, subsecretario de Movilidad de Cali, reconoce que la ciudad tiene condiciones favorables para promover el uso de vehículos eléctricos unipersonales: es relativamente plana, con distancias cortas y usuarios que buscan alternativas económicas al carro.

**No obstante, advierte que esta transición no puede hacerse sin reglas claras.**

“Movilidad sostenible no es solo tener un vehículo eléctrico. Es bajarse del carro y pensar en caminar, usar el transporte público, la bicicleta y sí, también motos eléctricas, pero bajo condiciones seguras. No podemos permitir que por ser eléctrico, un vehículo quede por fuera de la regulación”, afirma Santacoloma.

**En 2024, Cali registró 320 muertes por siniestros viales, de las cuales el 80 % involucraron motociclistas o peatones atropellados por estas.**

Y aunque en 2025 se ha reportado una reducción del 5 % en

Desde la Secretaría de Movilidad se identificaron **18 puntos de infraestructura, control, educación vial y recolección de da**



[Leer Más](#)



Dirección	Mortal	Lesiones	Daños	Zona
Calle 36 carrera 31	2	4	0	Sur
Calle 19 O avenida 4 O	2	2	0	Oeste
Calle 44 carrera 15	2	2	0	Norte
Calle 72 I carrera 28 D	2	1	1	Oriente
Calle 70 carrera 1	1	9	0	Norte
Calle 70 carrera 5	1	1	0	Norte
Calle 26 avenida 6	1	5	0	Norte
Calle 19 carrera 4	1	2	1	Centro
Calle 25 carrera 102	1	1	1	Sur
Calle 27 carrera 27	0	4	0	Centro - sur

FUENTE: OBSERVATORIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL EL PAÍS

Puntos críticos de Siniestralidad, enero-marzo de 2025. | Foto: Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial.

Sin embargo, el funcionario reconoce que no existe una clasificación diferenciada para las motos eléctricas en los registros actuales. “No sabemos cuántas hay ni cuáles son sus características. Sin datos, no hay políticas efectivas”, insiste.

Por eso, el Gobierno Distrital le solicitó al Ministerio de Transporte **la objeción parcial del proyecto de ley 111, y ha comenzado a instalar señalización en ciclorrutas para restringir el ingreso de vehículos no autorizados.**

La medida sigue el ejemplo de Bogotá, que ya ha tomado acciones similares ante el uso indebido de estas vías.

## Potencia y riesgos ocultos

Para el profesor Darío Henao, experto en transporte y logística de la Universidad Javeriana de Bogotá, Cali ha tenido avances en movilidad sostenible con proyectos como el MÍO y la creación del Núcleo de Innovación en Movilidad (NIO).

Sin embargo, el crecimiento de la motorización ha generado

“Las motos eléctricas no emiten gases contaminantes ni generan ruido excesivo acorde con su potencia y velocidad”, aseguró el académico.

Y advierte que **la Resolución 160 de 2017 del Mintransporte establece una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora pueden circular.**

han vendido modelos que exceden esas especificaciones, por lo que no cumplen los requisitos legales.

Leer Más 

La Ley 111 de 2023, pendiente de sanción presidencial, busca permitir la circulación de vehículos eléctricos de hasta 1000 vatios sin exigencias de registro, Soat ni licencia. Pero tanto Henao como las autoridades locales coinciden en que esta flexibilización, lejos de contribuir a la movilidad sostenible, podría aumentar la siniestralidad y crecer los riesgos en los actores más vulnerables.



**Ventas de vehículos eléctricos e híbridos crecen 487% en el Valle del Cauca, ¿es el momento de comprar?**

La Asociación Colombiana de Salud Pública también ha solicitado la objeción de varios puntos de esa ley, por considerar que pone en riesgo a peatones, ciclistas, personas mayores, niños y cuidadores.

En su pronunciamiento oficial, respaldado por entidades académicas, enfatizan que **“autorizar la circulación sin control de vehículos de hasta 1000 vatios en la ciclorruta representa una amenaza a la integridad de los usuarios más expuestos”**, como peatones, ciclistas, jóvenes conductores sin formación y adultos mayores.

Ahora bien, al debate sobre la velocidad se suman otras preocupaciones estructurales. Por ejemplo, los vehículos que superan los 1000 vatios y que circulan sin homologación técnica ni controles de seguridad pueden alcanzar velocidades superiores a 60 kilómetros por hora en espacios compartidos y muchos de sus dueños no cuentan con elementos de protección adecuados.

Casos frecuentes de uso de cascos de ciclista en motos de alta potencia o de conducción por parte de menores de edad pasan desapercibidos ante las autoridades por la falta de matrícula o identificación visible.

## Mercado y regulación

Arley Escobar, representante de Ecomotos A&M, que desde el 2016 comercializa estos vehículos, describe la realidad cotidiana del mercado: la mayoría de compradores opta por motos eléctricas de 350 vatios para evitar los costos asociados al Soat, la técnico-mecánica y el registro.



[Leer Más](#)





Decenas de motos eléctricas sin matrícula circulan a diario por las calles de Cali. Su utilización de las ciclomotoras genera debate sobre la falta de regulación y de seguridad. | Foto: José Luis Guzmán / El País.

“Eso es lo que más se mueve. La gente quiere economía. Pero también hay mucha desinformación, porque muchos compran pensando que están adquiriendo una bicicleta, cuando en realidad es una moto eléctrica”, advierte.

Y señala que el mercado nacional está inundado de vehículos posventa: “**Recibimos motos que nadie quiere reparar porq especializadas o a través de plataformas informales. Eso ali cuando lo que realmente falta es asesoría y formalización de**

En cuanto a la infraestructura que se necesita para la circular aún con puntos públicos de carga para motos eléctricas, a pe menos cinco, lo cual también limita el desarrollo sostenible d



Leer Más

orientación y garantías.

Para Escobar, por ejemplo, la clave está en la formalización del sector y en una regulación que no castigue la innovación, sino que la encauce.

**Por ello, considera que la movilidad eléctrica puede ser una aliada del desarrollo urbano sostenible, si se regula de manera adecuada.**

De hecho, las autoridades de Tránsito reconocen que las motocicletas eléctricas ofrecen ventajas evidentes en materia de ahorro, eficiencia energética y reducción de emisiones y que constituyen una alternativa frente a la congestión vial.

Sin embargo, sostienen, esa misma virtud se convierte en riesgo si no se acompaña de normas claras, infraestructura adecuada, campañas pedagógicas y mecanismos de control efectivos.

El subsecretario de Movilidad y el profesor Henao coinciden en que la regulación actual es insuficiente, pero que Cali aún está a tiempo de actuar. **También están de acuerdo en que no se trata de prohibir ni perseguir, sino de ordenar, para permitir el uso de motocicletas eléctricas dentro de un sistema de movilidad estructurado, con criterios técnicos, sociales y normativos bien definidos.**

Es así como estos vehículos no deberían compartir espacio con bicicletas en ciclorrutas si superan los 25 km/h o no cuentan con pedales.

En los documentos revisados —entre ellos la **Resolución 160 de 2017**, el **proyecto de ley 111**, el **pronunciamiento de la Asociación Colombiana de Salud Pública e informes de la Secretaría de Movilidad**— se refuerza la necesidad de una respuesta coordinada y basada en datos, porque sin información precisa y sin clasificaciones por tipo de vehículo, potencia, velocidad y uso es imposible diseñar políticas públicas efectivas para las motos eléctricas.

Así, los expertos coinciden en que Cali no puede construir su futuro verde sobre un sistema frágil y sin control que dé paso a la improvisación, por lo que se debe actuar con rigor y anticipación, o asumir las consecuencias de una circulación en la que el silencio del motor pueda esconder un impacto mortal.



David Alexander Matos

**Regístrate gratis al bo**

Ingresa tu correo electrónico

Acepto [Política de Tratamiento de Datos](#) de El País.

INSCRÍB



Leer Más