



Bogotá, D.C.

170

Doctora:

DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria Comisión Sexta

Cámara de Representantes

comision.sexta@camara.gov.co

Carrera 7 No 8-68 - Edificio Nuevo del Congreso

Ciudad.

Asunto: Comentarios de la Administración Distrital al Proyecto de Ley 091 de 2020 Cámara, “Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (sbp) y se dictan otras disposiciones”.

Respetada Secretaria:

En atención al estudio técnico, jurídico y presupuestal al Proyecto de Ley indicado en el asunto, y de conformidad con lo señalado en el capítulo III del Decreto Distrital 06 de 2009, de manera atenta envío los comentarios de la Administración Distrital sobre dicha iniciativa, realizados por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, Secretaría Distrital de Hacienda, Secretaria Distrital de Ambiente y la Secretaria Distrital de Movilidad (Anexo).

Sobre el particular, me permito informarle que la Administración Distrital considera que dicha iniciativa es viable parcialmente, y de manera respetuosa, sugiere que en el estudio y discusión del referido proyecto de Ley se tengan en cuenta las observaciones planteadas, no sin antes manifestar nuestra disposición y compromiso en colaborar con la actividad legislativa.

En caso de querer ampliar el concepto técnico que se remite sobre esta iniciativa legislativa, estamos dispuestos a organizar una mesa técnica de trabajo entre la Administración Distrital, los autores y ponentes de ser necesario. Así mismo, para cualquier información adicional que se requiera, se puede comunicar al correo electrónico fernanda.diaz@gobiernobogota.gov.co o al celular 312 433 0348.

Cordialmente,



LUIS ERNESTO GÓMEZ LONDOÑO

Secretario Distrital de Gobierno

Anexo: Lo anunciado (15 folios).

Proyectó: Jessica Andrea Jiménez Polanía y Jorge Eduardo García - Profesionales Universitarios Contratistas DRP.

Revisó: Maria Fernanda Díaz - Profesional Especializado - Contratista DRP.

Danilson Guevara Villabón - Asesor del Despacho.

Aprobó: Jaime Andrés Flórez Murcia - Director de Relaciones Políticas.



SECRETARÍA DE
AMBIENTE

SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE Folios: 13. Anexos: Sí.
Radicación #: 2020EE155863 Proc #: 4849365 Fecha: 2020-09-13 21:38
Tercero: 899999061-9_110 - SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO
Dep Radicadora: SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE
Clase Doc: Salida Tipo Doc: Oficio Enviado

Bogotá DC

Director:

JAIME ANDRÉS FLOREZ MURCIA

Director de Relaciones Políticas.

SECRETARÍA DISTRITAL DE GOBIERNO

Calle 11 No. 8-17

Ciudad

Referencia: Respuesta comentarios proyecto de Ley 091/2020C
Radicado SDA 2020ER143303 del 25/08/2020
Radicado SDG 20201700641221 del 23/08/2020

Respetado director:

En el ámbito de las atribuciones otorgadas a esta Autoridad Ambiental mediante los Decretos 109 de 2009 "Por el cual se modifica la estructura de la Secretaría Distrital de Ambiente y se dictan otras disposiciones" y 175 de 2009 "Por el cual se modifica el Decreto 109 de Marzo 16 de 2009", en cumplimiento de los términos legales previstos, de manera atenta se remiten los comentarios al proyecto de ley 091/2020 "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones" por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente en los siguientes términos:

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
DIRECCION DE RELACIONES POLITICAS**

SECTOR QUE CONCEPTÚA: SECTOR AMBIENTE

ENTIDAD QUE CONCEPTÚA: SECRETARÍA DE AMBIENTE

NÚMERO DEL PROYECTO: 091/2020

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO

AÑO: 2020
AÑO: _____

ORIGEN DEL PROYECTO: CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría Distrital de Ambiente
Av. Caracas N° 54-38
PBX: 3778899 / Fax: 3778930
www.ambientebogota.gov.co
Bogotá, D.C. Colombia



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

TÍTULO DEL PROYECTO

Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones

AUTOR (ES)

FABIÁN DÍAZ PLATA
Representante a la Cámara
Departamento de Santander

LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

WILMER LEAL PÉREZ
Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá

MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara
Coalición Lista de la Decencia

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Citando a los autores del presente proyecto de Ley "Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO₂, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016"

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR**ES COMPETENTE**

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO**I. ANTECEDENTES.**

Revisada la base de datos del Boletín Legal Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA se encontraron los siguientes antecedentes:

- Concepto Jurídico N° 89 del 09 de agosto de 2010, sobre el proyecto de acuerdo en el cual tenía por objeto instar al Gobierno Distrital, para que reglamente el uso de las bicicletas eléctricas en la red de ciclorrutas de la ciudad de Bogotá, ya que la Ley no definía ni regulaba lo atinente a las bicicletas eléctricas , por lo que la Secretaría Distrital de Ambiente recomendó que en razón a la importancia y trascendencia que revisten las iniciativas que buscan a propender por un ambiente sano, considera necesario que se presente una iniciativa de Ley ante el Congreso de la República para que desde allí se regule todo lo referente al uso de las bicicletas eléctricas y de esta manera se pueda entrar a reglamentar en el Distrito Capital lo correspondiente.
- Concepto Jurídico No. 00179 del 21 de diciembre de 2016, *“Por medio de la cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”* se consideró lo establecido en el proyecto de acuerdo, lo relacionado a la reducción de los niveles de contaminación ambiental producidos por fuentes móviles, la construcción de un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humanos, los programas de gestión ambiental, los programas de implementación de prácticas sostenibles dentro de la movilidad urbana sostenible, con base en esto la Secretaría Distrital de Ambiente, concluyó resultaba jurídicamente viable y no realizó ninguna recomendación.
- Concepto Jurídico No. 029 de 4 de mayo de 2018 del Proyecto de Acuerdo No. 215 de 2018, *“Por el cual se promueve y fomenta el uso de vehículos automotores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante en el transporte público y privado de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”*, pese a encontrarnos ante un proyecto por el que se pretende adecuar las condiciones para una vida sana de quienes vivimos en Bogotá, se observaron en esa ocasión unas carencias para garantizar su eficaz aplicación y por ende, el cumplimiento del objeto por el que fue creado el presente proyecto de acuerdo para que sea aplicado dentro de nuestro ordenamiento jurídico, motivo por el cual, en el referido Concepto, se estableció la viabilidad jurídica condicionada al hecho de que se realizaran las modificaciones pertinentes para otorgarle eficacia a la norma una vez que surgiera a la vida jurídica
- Concepto Jurídico No. 050 de 22 de agosto de 2018: *“Proyecto de Acuerdo*



362 de 2018", se pudo evidenciar que, la motivación del mismo guarda relación con la motivación presentada a través del Proyecto de Acuerdo No. 215 de 2018, por lo expuesto, se reiteró que la necesidad de la que se reviste este proyecto para que salga a la luz jurídica es el problema ambiental que atañe el calentamiento global. No obstante, después de efectuada la revisión correspondiente se establecieron ciertas recomendaciones para poder determinar la viabilidad jurídica puesto que, dada la realidad fáctica que padece el mundo y la responsabilidad que recae en Bogotá con sus determinadas características, un proyecto de estas dimensiones se requiere con urgencia

- La Resolución 02418 del 31/07/2018, "Por la cual se expide y adopta el Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS en la Secretaria Distrital de Ambiente", que se da siguiendo los términos previstos en la Directiva 002 de 2016, en la cual se establece el Plan Maestro de Movilidad y se deben priorizar los modos de transporte sostenible como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta), por lo que resulta necesario fomentar entre los/as ciudadanos/as el cambio en sus hábitos de desplazamiento, hacia formas más sostenibles. En cumplimiento de esta Directiva, la SDA ha establecido la medida del no uso de vehículo particular por parte de sus funcionarios y contratistas el primer jueves de cada mes. De igual forma, Bogotá ha establecido programas institucionales como "Al Trabajo en Bici", diseñado por las entidades públicas del orden Distrital. Como medida para la reducción de los impactos que se generan con ocasión al desplazamiento, la Secretaria Distrital de Ambiente diseñó el Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS, dentro del cual se establecen las estrategias de movilidad a implementar, de seguimiento y de comunicación, enfocadas a fomentar la movilidad sostenible.
- Concepto Jurídico No. 00087 del 20 de diciembre de 2018, "*Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*" el cual se consideró jurídicamente viable condicionado a la obligatoriedad de un plan o reglamentación de posconsumo de pilas y baterías de los vehículos eléctricos en donde se establezca el aprovechamiento y disposición final de los mismos y a aclarar las diferencias del Plan y Movilidad Eléctrica contemplado en el artículo 2º del Proyecto de

Acuerdo N° 422 de 2018, respecto de la reglamentación que se contempla en el artículo 6° y por tratarse de dos documentos diferentes, resulta necesario establecer un plazo diferente y anterior para la reglamentación, en lo relacionado con el Plan de Movilidad Eléctrica.

II. CONSIDERACIONES.

Fomentar el uso de las bicicletas como medio de transporte alternativo ha sido una de las prioridades para el Distrito Capital desde hace varios años. En la presente administración, desde el nuevo pacto social y ambiental buscamos impulsar todas las acciones que protejan el ambiente y garanticen una mejor calidad de vida a los ciudadanos. Teniendo en cuenta que el objetivo del proyecto de ley es sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible contribuyendo a la disminución de las emisiones de CO₂, reduciendo la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016, es de vital importancia para el país y para la ciudad.

Tal como se menciona en la exposición de motivos del proyecto de ley, la calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial dado su gran impacto en la salud de la población y, en particular, es una de las líneas estratégicas de intervención de la presente administración. Hoy tenemos como meta trazadora dentro del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 "*Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI*" reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM₁₀ y PM_{2.5}, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire. Así mismo, tenemos como objetivo consolidar un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible cuyo objetivo es la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses, y a la red de ciclorrutas, como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región.

Reconocemos, tal como menciona el proyecto de ley, que incentivar el uso masivo de la bicicleta tiene un importante efecto en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ellos un impacto favorable al ambiente, lo anterior se sitúa, además, en un contexto de cambio climático en que nos encontramos como especie. Así mismo, son importantes los avances que se han dado en el mundo frente a la implementación de este sistema, en el Distrito priorizamos la movilidad segura, sostenible y accesible que plantea retos frente a mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro

regional y la de ciclorrutas. Es por lo anterior que frente a las definiciones que se pretende adoptar para una adecuada aplicación del Proyecto, se consideran que las mismas, deben aterrizar en un efecto práctico al Distrito, y estar articuladas con los demás estrategias, planes y políticas existentes en el tema; tanto a nivel nacional como distrital.

Frente a la calidad del aire del Distrito, la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá reporta en promedio anual, que 12 de las estaciones en Bogotá marcan un nivel amarillo en la concentración de partículas contaminantes en el ambiente, es decir regular, mientras que la estación Carvajal-Sevillana reporta índices de color naranja, lo que afecta la salud de las personas. En el mapa del Índice Bogotano de Calidad del Aire, IBOCA, a través del cual se puede hacer seguimiento de la calidad del aire de la ciudad, se registra en este mapa que en 10 estaciones de medición de calidad del aire se reportan condiciones malas, color naranja en las estaciones Carvajal Sevillana, Santafé y Móvil Carrera Séptima. De acuerdo con el Instituto Nacional de Salud (INS) el 58% de las emisiones de material particulado (PM10) en Bogotá provienen de vehículos (fuentes móviles).

Es por lo anterior que consideramos la pertinencia el proyecto de ley, sin embargo, recomendamos las siguientes precisiones para que éste sea jurídicamente viable:

- Frente a los principios de implementación se recomienda acotar el literal C del artículo 3 frente a la necesidad de integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos, resaltando las políticas distritales que ya están en curso y que tienen relación estrecha con la implementación de la política.
- Frente al artículo 6 que versa sobre las obligaciones de las Entidades Territoriales: Recomendamos precisar el alcance de estas obligaciones, acotar las acciones de las entidades territoriales para la ejecución y desarrollo de la política y definir la competencia clara para responder de manera eficaz a la implementación del sistema de Bicicletas Pública.
- Dentro del plazo de implementación de la política, es necesario proponer fases para generar lineamientos generales de implementación de la política en los 3 años que menciona el Proyecto.
- Los mandatos de participación y democratización de la información deben articularse con el Acuerdo de Escazú; pues dicha medida debe tener un enfoque de derechos humanos. Dicho enfoque debe ser establecido por el

Distrito en todas sus actuaciones. Es importante tener en cuenta que las decisiones asumidas en torno a los temas ambientales deberán obedecer los principios que hoy en día el estado colombiano ha asumido no solo a nivel normativo sino también internacional.

III. CONCLUSIÓN

En consecuencia, Proyecto de Ley 091 de 2020, "*Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones.*" es **JURÍDICAMENTE VIABLE**, siempre y cuando se atiendan las observaciones dadas en el acápite de consideraciones del presente concepto

ANÁLISIS TÉCNICO

Según menciona el Artículo 4°, se establece un plazo de tres (3) años para que las autoridades locales implementen el SBP, conforme al estudio de viabilidad; pero no se definen los términos de referencia para la elaboración de dicho estudio. Adicionalmente, no se tiene en cuenta la complejidad de movilidad y el contexto de cada "*entidad territorial*" a las que se hace referencia en el Artículo 3.

El título del proyecto no tiene coherencia con el objeto y el contenido del articulado, aunque puedan tener relación porque en lugar de presentar lineamientos como se cita en el título el objeto del proyecto se refiere a los logros esperados cuando expresa "*Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud [...]*".

Se sugiere que el título haga alusión al uso de la bicicleta como Sistema de Transporte Sostenible. Lo anterior dado que al nombrar el Sistemas de Bicicletas Público- SBP se presta a confusión con la logística y la infraestructura que se requiere para implementar el sistema propuesto.

El proyecto de ley no describe con claridad el ámbito de aplicación, ni considera la factibilidad de este, donde se tenga en cuenta el área y la población habitante de cada entidad territorial, aspectos que están directamente congruentes con la complejidad de cada territorio.

Si bien en el Artículo 6 se mencionan algunas obligaciones relacionadas con la

implementación y el funcionamiento del SBP, se considera que las mismas no se presentan de manera ordenada. Se sugiere considerar en este aspecto, la estructuración de un plan de acción que abarque fases desde la elaboración de los estudios de viabilidad, el desarrollo de procesos de promoción cultural del uso de la bicicleta, implementación..., y demás.

Se considera importante incluir dentro del estudio de viabilidad, entre otros, la evaluación de costos de aspectos técnicos tales como lo referente a "*cicloparqueaderos e infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, bicicarriles*"... Adicionalmente es oportuna la articulación con los proyectos que se están adelantando en la ciudad, así como con la propuesta de la Política Pública de la bicicleta.

Expuestas las razones, el Proyecto de Ley 091 de 2020, se considera **VIABLE CONDICIONADO**, hasta que se realicen los ajustes mencionados.

COMENTARIOS O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Artículo 1°. Objeto. Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO₂, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.

Concepto técnico: Mejorar la redacción, la frase "*Sentar las bases*" no es entendible en el título de ley. Además, no es claro cuál es el ámbito de aplicación, si el enfoque es regional, Distrital o específico a Sectores.

Se sugiere: Presentar los lineamientos de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de integrarlo al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016, reduciendo la congestión vial, facilitar la movilidad, mejorar las condiciones de calidad ambientales de la ciudad, y la salud de sus habitantes.

Artículo 2°. Definiciones. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- I. **Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.
- II. **Ciclorrutas o Bicicarril:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

- III. **Cicloparqueaderos:** Estaciones de parqueadero adecuadas especialmente para el Sistema de Bicicletas Público, con los criterios que establece esta ley.
- IV. **Cicloestación:** Elemento modular que se utilizará para el estacionamiento, retiro y entrega de bicicletas por parte de los usuarios. Hace parte de la cicloestación la terminal para procesamiento de información de pagos.
- V. **Ciclousuario del SBP:** Es la persona que accede al Sistema de Bicicletas Públicas una vez cumplidos los requisitos y condiciones para el uso del Sistema.
- VI. **Transporte Sostenible:** Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.
- VII. **Zonas de implementación del Sistema:** áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.

Concepto técnico: Para la definición de bicicleta: tener en cuenta que existen bicicletas adaptadas para usuarios en condición de discapacidad que no cumplen con el criterio de dos o más ruedas en línea. Por lo cual, se sugiere vincular en la definición lo mencionado.

Adicionalmente, no se ha tenido en cuenta que existen bicicletas eléctricas que no generan emisiones contaminantes, funcionan mediante pedaleo asistido y que dependiendo de la potencia del motor, desarrollan bajas velocidades.

Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.

Parágrafo Transitorio: Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Concepto técnico: La palabra "adaptar" en el parágrafo transitorio da a entender que la

ley se debe adaptar al Sistema de Bicicletas Públicas.

Se sugiere: Las Entidades Territoriales deben adaptar el Sistema de Bicicletas Públicas a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

- A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.
- D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.
- E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.
- F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal.

Concepto técnico: Se sugiere modificar la redacción del Artículo 6 para enunciarse: Obligaciones de las entidades territoriales. "Corresponde a la administración de turno de distintos órdenes:"

Incluir un artículo sobre los derechos que tienen los bici-usuarios y así mismo adicionar un artículo de los deberes (infracciones y sanciones) de los conductores de bicicletas.

Vincular el SBP a la celebración del día internacional sin automóvil y día mundial de la bicicleta; mediante la implementación de campañas pedagógicas e incentivos para los biciusuarios del sistema.

Incluir un artículo que estipule un Día Nacional de la Bicicleta, conforme con la declaración de las Naciones Unidas, quien instituyó en 2018 el Día Mundial de la Bicicleta, celebrado cada 3 de junio.

Artículo 7°. Composición del SBP. El Sistema de Bicicletas Públicas deberá contar como mínimo con las siguientes características:

- A)** Densa red de cicloparqueaderos a través del área de cobertura, el promedio de la distancia de uno a otro deberá ajustarse de acuerdo a un estudio detallado supliendo demandas y usos específicos.
- B)** Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte, sin perjuicio de lo contenido en la Ley 1811 del 21 de octubre de 2016, artículo 4º.
- C)** Cicloparqueaderos adecuados con buena iluminación y equipados de tal forma que garanticen una alta seguridad.
- D)** Un sistema de seguridad que permita a los usuarios estacionar o sacar fácilmente las bicicletas en las estaciones.
- E)** Un sistema de seguridad y de identificación que sirvan para determinar qué usuario tomó la bicicleta, en qué punto, y dónde la dejó.
- F)** Monitoreo en tiempo real de la tasa de ocupación de las estaciones a través de comunicaciones inalámbricas y por medio de un servicio de paquete de datos o tecnologías similares. Servicio que deberá ser ofrecido a través de plataformas web, teléfonos móviles y/o terminales en el sitio.
- G)** Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación.
- H)** Registro de los afiliados al Sistema de Bicicletas Público.
- I)** Infraestructura exclusiva para el uso de la bicicleta, esta puede ser mediante carriles preferenciales para el uso de la bicicleta, o una franja compartida con vías peatonales o de la malla vial debidamente identificados y señalados como ciclorrutas.
- J)** Centro o Centros de información para la movilidad al ciudadano/biciusuarios.

Concepto técnico: Tener en cuenta la eliminación de barreras en cuanto a condiciones de infraestructura, para el acceso de personas en condición de discapacidad que usen el Sistema de Bicicletas Públicas.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

En lo correspondiente a la obligación que se le originaría a la Secretaría Distrital de

Ambiente, la cual se establece en el artículo 5 de la iniciativa:

“Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclousuarios y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.”

“La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.”

Es preciso indicar que generarían gastos adicionales a la Entidad, ya que para liderar esta estrategia se necesitan recursos, económicos y tecnológicos, que no se contemplan en el proyecto de ley, motivo por el cual se estaría generando un mayor impacto fiscal a esta Secretaría, además no brinda una opción concreta que aporte a la sostenibilidad de este tipo de Sistemas de Bicicletas Público, como lo puede ser la “explotación” de publicidad exterior visual en los componentes del sistema. El esquema de tarifas de utilización de las bicicletas no debe cargar con el peso de la sostenibilidad financiera del sistema, ya que lo que se busca es que las tarifas sean lo suficientemente atractivas para disuadir a las personas para que hagan su viaje en bicicleta en lugar de hacerlo en su vehículo particular.

En este contexto, y desde la competencia de la Subdirección Financiera, se considera que el Proyecto de Ley No. 191 de 2020 Cámara **no es viable**

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Si _____ No X

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO _____

SI X _____

TOTAL _____

PARCIAL: X _____

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

NINGUNA

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS:

SI

NO

Atentamente,



CAROLINA URRUTIA VASQUEZ
SECRETARIA DISTRITAL DE AMBIENTE

Anexo: Concepto Jurídico SDA 00071 de 2020

*Elaboró: CRISTIAN ALONSO CARABALY CERRA – DIRECTOR LEGAL AMBIENTAL
CAMILO ALEXANDER RINCÓN ESCOBAR – DIRECTOR DE CONTROL AMBIENTAL
GUIOMAR PATRICIA GIL ARDILA – SUBDIRECTORA FINANCIERA*

Proyectó: ANA MARIA PEROZA DAZA





Al contestar, citar el radicado:
No.: **20201100080051**
Fecha 09-09-2020

Bogotá D.C., miércoles 9 de septiembre de 2020

Doctor
JAIME ANDRÉS FLÓREZ MURCIA
Director de Relaciones Políticas
SECRETARÍA DISTRITAL DE GOBIERNO
cdi.radicador8@gobiernobogota.gov.co
Calle 11 No. 8 - 17 - 3387000
Bogotá, D.C.

ASUNTO: Comentarios al Proyecto de Ley 091 de 2020
Su oficio 20201700641231

Estimado doctor Flórez:

En respuesta a la comunicación con radicado No. 20207100079072, mediante la cual solicita comentarios al Proyecto de Ley 091 de 2020 *"por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones"* me permito manifestar que una vez analizado el contenido de la iniciativa se evidencia que la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, ni las entidades del sector tienen competencia para pronunciarse frente al proyecto de acuerdo en mención, toda vez que el objeto del mismo es: *"Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4º de la Ley 1811 de 2016"*, el cual no tiene relación con las competencias atribuidas a la entidad ni a sus adscritas o vinculadas.

Pese a lo anterior, una vez implementado el acuerdo estamos dispuestos desde el

FR-10-PR-MEJ-01. V7. 03/01/2020 | Página 1 de 3



Al contestar, citar el radicado:

No.: **20201100080051**

Fecha 09-09-2020

Sector Cultura, Recreación y Deporte, de conformidad con nuestras competencias, a acompañar la ejecución del mismo. Sin embargo, reiteramos que no es de nuestra competencia, sino del Sector Movilidad, según lo expuesto previamente.

Con un saludo cordial,

NICOLÁS FRANCISCO MONTERO DOMÍNGUEZ
Secretario de Despacho
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

COPIA: Doctor Juan Mauricio Ramírez
Secretario de Hacienda.
SECRETARÍA DISTRITAL DE HACIENDA,
Carrera 30 No 25-90.
Correo: radicacion_virtual@shd.gov.co

Aprobó: Andrés Camilo Reynosa – Asesor Despacho
Revisó: Alba de la Cruz Berrío Baquero – Jefe Oficina Asesora de Jurídica
Proyectó: Marcela Reyes Mossos – Abogada Contratista OAJ

Documento 20201100080051 firmado electrónicamente por:

Marcela Reyes Mossos, Contratista, Oficina Asesora de Jurídica, Fecha firma: 09-09-2020
17:04:37

Alba de la Cruz Berrío Baquero, Jefe Oficina Asesora de Jurídica, Oficina Asesora de Jurídica,
Fecha firma: 09-09-2020 18:15:36

Andrés Camilo Reynosa Carrero, Asesor, Despacho Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte,
Fecha firma: 09-09-2020 20:15:23

Nicolás Francisco Montero Domínguez, Secretario de Despacho, Despacho Secretaría de Cultura,
Recreación y Deporte, Fecha firma: 09-09-2020 20:46:04



SECRETARÍA DE
**CULTURA, RECREACIÓN
Y DEPORTE**



Al contestar, citar el radicado:

No.: **20201100080051**

Fecha 09-09-2020



d863f44584616d8d48e4d1b2bf2c365acd75e69ca02fc760db269956e80306dd

Cra. 8° No. 9 - 83
Tel. 3274850
Código Postal: 111711
www.culturarecreacionydeporte.gov.co
Info: Línea 195



CO18/8108



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
DIRECCIÓN DE RELACIONES POLÍTICAS**

FECHA: 4 de septiembre de 2020

SECTOR QUE CONCEPTÚA: MOVILIDAD

NÚMERO DEL PROYECTO: 091/2020

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2020
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO: _____

ORIGEN DEL PROYECTO: Cámara FECHA DE RADICACIÓN 20/07/20 COMISIÓN
Sexta

ESTADO DEL PROYECTO Primer debate en Cámara

TÍTULO DEL PROYECTO

Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones.

AUTOR (ES)

FABIÁN DÍAZ PLATA, LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA, WILMER LEAL PÉREZ y
MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ

OBJETO DEL PROYECTO

Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO₂, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional, conforme al artículo 4° de la Ley 1811 de 2016.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE



Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Desde el aspecto jurídico se ponen a consideración las siguientes observaciones:

1. En la exposición de motivos se advierte sobre los avances en materia ambiental, social y económica en las agendas internacionales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 y la Nueva Agenda Urbana que se aprobó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) el 20 de octubre de 2016. Se destaca que el Estado Colombiano se adhirió a los compromisos formulados en esas agendas y que la promoción de la bicicleta como medio de transporte puede contribuir a su consecución, pues además de impulsar la movilidad sostenible, mejora la calidad de vida de los usuarios y puede fortalecer la política de transporte en tanto puede integrarse con los diferentes tipos de transportes multimodales.

En ese sentido, indica que lo que se propone es sentar las bases para una política pública mediante la formulación de lineamientos que los entes territoriales implementen[1].

2. Del articulado propuesto se destacan las siguientes disposiciones:

Artículo 3°. Principios de implementación: Las entidades territoriales desplegarán las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

A) El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.

B) Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del sistema.

[...]

Artículo 4°. Implementación del SBP. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de Movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.



Parágrafo Transitorio: Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses implementar esta ley en el sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclistas y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.

La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.

Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

[...]

B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.

C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.

D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.

[...]

Artículo 8°. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los bicisuarios al Sistema de Bicicletas Públicas será durante un periodo de tiempo determinado, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema. [Subrayado fuera del texto original].

3. Al respecto, en primer lugar se considera que el articulado propuesto presenta contradicciones, pues aunque el artículo 3 señala que uno de los principios que orientará la implementación del sistema será la "gratuidad" (literal B), en el artículo 5 se establece que una de las formas en las que el SBP podrá financiarse será "con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclistas" y más adelante, en el artículo 8 se establece que la afiliación será periódica "permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema".

En segundo lugar, es importante destacar que al proponerse que el SBP sea un sistema de transporte, resultarían aplicables las disposiciones de la Ley 105 de 1993, la cual estableció que el transporte público, si bien es un servicio público, también "es una industria

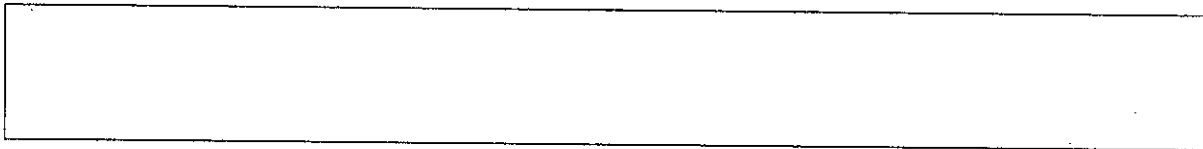


encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica" (artículo 3) que excepcionalmente puede ser prestado por las autoridades (Ibid., numeral 2) pues "Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas" (artículo 2, literal b).

No obstante, se sugiere que esta no sea la única alternativa para la operación del SBP y que se señale también la posibilidad de acudir a otras opciones como se explica en el análisis técnico.

[1] "Los tres primeros artículo [sic] enuncian los aspectos dogmáticos del proyecto, con el objeto (1), las definiciones (2) y los principios (3) del sistema de bicicletas público; luego se determina la parte estructural del sistema regulando la implantación (4), Financiamiento (5), obligaciones de las entidades territoriales (6), la forma como se compone es sistema (7), el acceso y la afiliación al mismo (8) para terminar con la vigencia y derogatoria (9)". Pág. 24.

ANÁLISIS FINANCIERO



ANÁLISIS TÉCNICO

Con el fin de contextualizar el análisis técnico que realiza la Secretaría Distrital de Movilidad, a continuación se referencian las acciones y procesos adelantados respecto a la gestión de la implementación del Sistema Público de Bicicletas por parte de la administración distrital:

1. Contrato de Concesión No. 2015-1042

El Contrato de Concesión 2015-1042, cuyo objeto fue: "Implementar y operar, por su cuenta y riesgo, el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá (SBP) en los términos del presente contrato, sus anexos y los documentos del proceso de selección que dieron origen al mismo" fue suscrito el 26 de mayo de 2015, una vez adjudicada la Licitación Pública SDM-LP-026-2014.

Con relación al mismo, después de adelantar el procedimiento sancionatorio respectivo de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, se declaró la caducidad del contrato mediante la Resolución 026 de octubre de 2016. Lo anterior, debido a los incumplimientos graves del concesionario con relación a las obligaciones de financiación del proyecto, como consta en la parte considerativa del citado acto administrativo. Esta declaratoria fue confirmada mediante Resolución 027 de 2016 y aclarada mediante la



Resolución 030 de 2016, todas expedidas por la Subsecretaría de Política Sectorial de la SDM.

2. Asociación Público Privada “Provisión, instalación, mantenimiento y operación de un Sistema de Bicicletas Públicas de Alquiler”

El originador Bcycle Latam S.p.A. radicó ante la SDM una propuesta de APP denominada “Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un Sistema de Bicicletas Públicas de alquiler-Bike Bogotá”. La SDM publicó el 2 de noviembre de 2016 la información del proyecto en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas (RUAPP), de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.2.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015.

La SDM consideró que, teniendo en cuenta que el plazo establecido en la Ley 1508 de 2012 para aprobar o rechazar la propuesta en etapa de factibilidad vencía y que el originador no aportó la información requerida para viabilizar el proyecto, este debía ser rechazado, sin acceder a la opción de comprar los estudios.

En consecuencia, se expidió la Resolución 131 de 2018, “Por medio de la cual se rechaza el proyecto denominado ‘Iniciativa privada autofinanciada para la provisión, instalación, mantenimiento y operación de un sistema de bicicletas públicas de alquiler – Bike Bogotá’ presentado por Bcycle Latam S.p.A ”.

3. Asociación Público Privada “Operación, mantenimiento y explotación de un Sistema de Transporte Público de Bicicletas para la ciudad de Bogotá D.C.”

Las sociedades M1 Transportes Sustentáveis Ltda., M2 Soluções de Engenharia Ltda. y M6 Transportes Sustentables S.p.A. presentaron a la SDM una propuesta de asociación público-privada de iniciativa privada que tiene por objeto la “Operación, mantenimiento y explotación de un Sistema de Transporte Público en Bicicletas para la ciudad de Bogotá D.C.” La SDM publicó el 4 de julio de 2018 la información del proyecto en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas (RUAPP).

La SDM otorgó concepto favorable a los originadores para continuar con la estructuración del proyecto de APP y los originadores tienen plazo hasta el 21 de noviembre de 2020 para entregar la factibilidad del proyecto.

4. Proceso licitatorio SDM-LP-085-2019, para un contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público

El proceso más reciente que se llevó a cabo buscando implementar el SPB se realizó a través de la licitación pública SDM-LP-085-2019, mediante la cual se pretendía autorizar el alquiler de bicicletas como actividad de aprovechamiento económico del espacio público.

El objeto de la mencionada licitación era “Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de bicicletas – Sistema de Bicicletas Compartidas, sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”. Así las cosas, el objeto y el marco normativo de este



contrato estaban enfocados en el uso eficiente y sostenible del espacio público. Dicha licitación se declaró desierta en diciembre de 2019.

Ahora bien, en línea con lo estipulado en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, "*Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI*", artículo 108, que presenta la implementación de un sistema público de bicicletas como uno de los objetivos de la presente administración, la SDM trabaja actualmente para definir el mejor esquema a implementar en Bogotá.

5. Proyecto de Acuerdo al Concejo: POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL SISTEMA DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD DE USO COMPARTIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Teniendo en cuenta que en la última década, la micromovilidad ha experimentado un crecimiento muy rápido, debido a que numerosas ciudades han implementado sistemas de bicicletas y patinetas compartidas, ya sea como un modo de transporte alternativo o como una solución de 'última milla' que conecte a los viajeros al transporte público, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra gestionando un proyecto de Acuerdo para presentar ante el Concejo Distrital, cuyo objeto es mejorar la movilidad del Distrito Capital, impulsando el derecho a un medio ambiente sano, inspirándose en una legítima política ambiental mediante la promoción del sistema de micromovilidad de uso compartido, con el fin de aumentar la oferta de opciones de movilidad sostenible en la ciudad.

Mediante este Proyecto de Acuerdo se pretende:

- Autorizar la publicidad exterior visual en el Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido y así facilitar la sostenibilidad financiera del mismo.
- Cuando la administración y las condiciones lo permitan se podrá integrar con los sistemas de transporte de la ciudad.
- Dar lineamientos frente a la prestación del servicio de Bicicletas Públicas/Compartidas, el cual puede ser prestado por múltiples operadores.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que para la definición e implementación de los sistemas de Bicicletas Públicas o Compartidas, por parte de la Administración Distrital se ha identificado que no existe un único camino posible y que se pueden asumir diferentes componentes para su estructuración, esta Secretaría se permite realizar las siguientes recomendaciones:

- De acuerdo al marco jurídico vigente, el Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido (dentro del cual estamos definiendo el Sistema de Bicicletas Públicas o compartidas), no solo se puede entender como componente de los sistemas de transporte sino que, adicionalmente y de acuerdo a los análisis normativos adelantados por esta Secretaría, el préstamo de bicicletas puede asumirse como un proyecto asociado al tránsito de los ciudadanos y/o a la explotación del espacio público. Por lo tanto, se sugiere ampliar el marco y dar la opción a los diferentes entes territoriales para que, de acuerdo a sus



posibilidades e intereses, puedan definir los sistemas de acuerdo a las condiciones de movilidad.

- No debe ser una obligación que el Sistema de Micromovilidad esté integrado con los demás sistemas y medios de transporte de la ciudad, dado que esto solo se define de acuerdo a las necesidades de los viajes en cada una de las ciudades.
- De acuerdo a los diferentes estudios, se ha identificado que no es necesario que el sistema sea de propiedad de la municipalidad o que la misma lo financie parcial o totalmente. Lo anterior teniendo en cuenta las alternativas que han surgido con terceros que ofrecen sistemas de bicicletas y patinetas compartidas con financiamiento privado obteniendo ingresos por publicidad y patrocinadores.
- Es relevante que desde el Proyecto de Ley se priorice la posibilidad de obtener ingresos para el sistema por publicidad exterior visual, para ayudar a que sea sostenible financieramente sin subsidios del gobierno.
- Revisar la posibilidad de permitir el estacionamiento de vehículos de micromovilidad en las zonas que de acuerdo al Artículo 76 de la Ley 769 de 2002 tienen restringido el estacionamiento de vehículos como zonas verdes, o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

Por lo anterior, se considera que el espíritu del proyecto de Ley es viable, no obstante, se recomienda por parte de esta Secretaría ajustar el articulado, dando lineamientos más generales, ampliando el campo de acción de los entes territoriales, permitiendo de esta manera generar diferentes herramientas a partir del análisis de la movilidad de las ciudades, propendiendo por una movilidad sostenible e instrumentos de planeación con lo que se cuentan.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Los comentarios se incluyen en el análisis técnico.

GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Como se comentó en el análisis técnico, a la fecha esta Secretaría no tiene proyectado realizar inversión presupuestal para la implementación del sistema de bicicletas públicas toda vez que se proyecta adelantar el proyecto por aprovechamiento del espacio público. Por lo tanto, las condiciones definidas en el proyecto de Ley no podrían ser atendidas por el presupuesto del Sector.



**ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTA D.C.**
Secretaría de Gobierno.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Si _____ No X

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO _____

SI _____

TOTAL _____

PARCIAL: X

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS:

SI _____

NO _____

Atentamente,

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

- Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad Revisado por Drive (15:12)
Ingríd Carolina Silva - Subsecretaria de Gestión Jurídica Revisado por Drive 03-09-2020 (16:26)
- Revisó: Claudia Montoya Campos - Directora de Normatividad y Conceptos Revisado por Drive 03-09-2020 (15:13)
Sebastián Velásquez Gallón - Director de Planeación de la Movilidad Revisado por Drive 03-09-2020 (14:49)
Deyanira Avila Moreno - Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón Revisado por Drive 03-09-2020 (12:43)
Carmen Arenas - Subsecretaria de Política de Movilidad Revisado por Drive 03-09-2020 (14:57)
Javier Hernández - Asesor SDM- Revisado por Drive 07-09-2020 (09:50)
María del Pilar Forero Pico - Subsecretaria de Política de Movilidad Revisado por Drive 04-09-2020 (06:26)
Jenny Abrit - Asesora Despacho Revisado por Drive 04-09-2020 (16:21)
- Proyectó: Alexander Quiroz - Contratista SBP



**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
FECHA: Septiembre de 2020**

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Hacienda

NÚMERO DEL PROYECTO: 091

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2020
 EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:

ORIGEN DEL PROYECTO: Cámara

FECHA DE RADICACIÓN: 20/07/2020

COMISIÓN: Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones

ESTADO DEL PROYECTO:

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (sbp) y se dictan otras disposiciones"

AUTOR (ES)

Honorables Representantes Fabián Díaz Plata, León Fredy Muñoz Lopera, María José Pizarro Rodríguez y Wilmer Leal Pérez.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Establecer las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP), con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible.

COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA ANÁLISIS POR PARTE DEL SECTOR COORDINADOR.

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Revisado el Proyecto de Ley, se observa que su articulado es concordante con el epígrafe y determina la política pública del uso de bicicletas en el espacio público, la cual obedece al compromiso constitucional que tiene el Estado con la protección al medio ambiente, en particular, en cumplimiento del artículo 79 de la Constitución Política, que señala:

"Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las

áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.” (Resaltado fuera del texto).

No obstante, es importante tener en cuenta el pronunciamiento de las Secretarías Distritales de Movilidad y Cultura, Recreación y Deporte al respecto.

ANÁLISIS TÉCNICO

Las responsables de realizar este análisis son las Secretarías Distritales de Movilidad (Sector coordinador), Cultura, Recreación y Deporte (Sector coordinador) y Ambiente, según solicitud de la Secretaría Distrital de Gobierno.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

El Proyecto de Ley número 091 de 2020 Cámara, *“Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (sbp) y se dictan otras disposiciones”*, se compone de nueve artículos a través de los cuales se pretende:

- i) Precisar y desarrollar el objeto de la Ley.
- ii) Definir los conceptos de Bicicleta, Ciclorrutas o Bicicarril. Cicloparqueaderos, Cicloestacion, Ciclousuario del SBP, Transporte Sostenible y Zonas de implementación del Sistema.
- iii) Instaurar los principios para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública - SBP.
- iv) Establecer a las autoridades locales un plazo máximo de 3 años para implementar el SBP.
- v) Determinar la financiación del Sistema.
- vi) Especificar las obligaciones de las entidades territoriales en lo que respecta a la Ley.
- vii) Señalar las características mínimas que debe tener el SBP.
- viii) Detallar las condiciones de accesibilidad y afiliación al Sistema.
- ix) Fijar la vigencia y derogatorias.

Comentarios

En los artículos cuarto, cinco y seis del Proyecto de Ley, se señala lo siguiente:

“Artículo 4°. Implementación del SBP. *A partir de la puesta en vigencia de la presente ley y conforme al estudio de viabilidad, las autoridades locales tienen un máximo de 3 años para implementar un SBP acorde a las necesidades de la población, velando por la creación de un sistema propio que corresponda al contexto local, incluyendo la*

densidad de la ciudad, topografía, clima, infraestructura y cultura. Este sistema debe ir encaminado hacia la articulación con los demás sistemas y medios de transporte.

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Transporte y Tránsito o de movilidad deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad de la implementación del SBP.

Parágrafo Transitorio: Las entidades territoriales que cuentan con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Artículo 5°. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Público será acorde con los recursos de cada administración, con donaciones o aportes del sector privado en virtud del principio de responsabilidad social empresarial, con el pago por la afiliación al sistema por parte de los ciclousuarios y demás recursos provenientes del aprovechamiento económico de los componentes del Sistema.

La financiación estará determinada por los estudios que se hagan sobre la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo; la administración municipal dispondrá en lo pertinente para promover la implementación del SBP.

Artículo 6°. Obligaciones de las entidades territoriales. Corresponde a la administración de turno de las entidades territoriales de distintos órdenes.

A) Realizar campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente, el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.

B) Realizar estudios de demanda con una periodicidad no mayor a 6 meses con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada cicloparqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.

C) Realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión.

D) Realizar mantenimiento a las ciclorrutas.

E) Incluir en los planes de desarrollo municipales un aumento gradual de las ciclorrutas acorde a los estudios y la realidad de cada entidad territorial.

F) Generar la interconexión entre las ciclorrutas en edificios e instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.

G) Integrar el SBP al Plan de Movilidad Municipal." (Subrayado fuera del texto)

Al respecto, es necesario mencionar que, en Bogotá, el sistema de Ciclorrutas existe desde 1998, como una alternativa de movilidad y recreación para los habitantes de la ciudad. Continuando con esta opción en el Acuerdo 761 de 2020, "Por medio del cual se adopta el

Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI", en el Propósito 4. "Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible", se contempla el logro de ciudad "Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema integrado de transporte público y la red de ciclorutas".

Por lo anterior, de conformidad con las atribuciones establecidas en el Acuerdo Distrital 257¹ de 2006 y en el artículo 25 del Decreto Distrital 714 de 1996², y según designación de la Secretaría Distrital de Gobierno, a la Administración Distrital le corresponde evaluar los costos adicionales y permanentes, el impacto y la conveniencia en el Distrito de esta propuesta, a través de las Secretarías Distritales de Movilidad (Sector coordinador), Cultura, Recreación y Deporte (Sector coordinador) y Ambiente.

Impacto Fiscal

En la Exposición de Motivos, se señala lo siguiente:

"De conformidad con lo presentado y dada la obligación del Estado de garantizar el derecho a un ambiente sano y con respecto al impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho en Sentencia C-625 de 2010:

(...)

Finalmente, se debe tener en cuenta que el Proyecto de ley no representa esfuerzo fiscal significativo del Gobierno, toda vez que el contenido del mismo demanda a las entidades territoriales a que establezcan una política pública para el sistema público de bicicletas, lo que no implica gasto alguno para el gobierno central, por lo tanto esta iniciativa no representan sumas significativas de recaudo, por el contrario, su promoción puede redondear en mayores beneficios para el Estado y la sociedad."

Como se mencionó, en el Distrito Capital ya se ha avanzado en acciones acordes a lo propuesto por esta iniciativa y por lo tanto las entidades responsables de implementarlas serán las encargadas de evaluar el impacto fiscal del Proyecto de Ley. No obstante, en aquellas entidades territoriales en las que no se han adelantado acciones relacionadas con este Proyecto de Ley, se considera que el mismo sí tendría un impacto fiscal.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Sí _____ No _____

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

¹ "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones"

² por el cual se compilan el Acuerdo 24 de 1995 y Acuerdo 20 de 1996 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital.

La Administración Distrital, debe evaluar las medidas frente a las acciones que propone el Proyecto de Ley 091 de 2020 Cámara, a través de las Secretarías Distritales de Movilidad (Sector coordinador), Cultura, Recreación y Deporte (Sector coordinador) y Ambiente.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector.

Sí _____ No _____

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa (Proyecto de Ley 091 de 2020 Cámara):

Le corresponde determinarlo a las Secretarías Distritales de Movilidad (Sector coordinador), Cultura, Recreación y Deporte (Sector coordinador) y Ambiente, para lo cual deben considerar que la propuesta no impacte el Marco Fiscal de Mediano Plazo de Bogotá D.C.

NO __


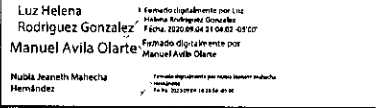

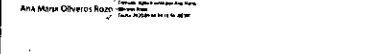
SI __

TOTAL _____ PARCIAL: _____

Cordialmente,



JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS
SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA
jmramirez@shd.gov.co

Aprobado por:	José Alejandro Herrera Lozano Martha Cecilia García Buitrago Leonardo Arturo Pazos Galindo	 JOSE ALEJANDRO HERRERA <small>Firmado digitalmente por Martha Cecilia García Buitrago Fecha: 2020.04.21 16:36:59 Firmado digitalmente por Leonardo Arturo Pazos Galindo</small>
Revisado por:	Luz Helena Rodríguez González Manuel Ávila Olarte Nubia J. Mahecha Hernández	 <small>Firmado digitalmente por Luz Helena Rodríguez González Fecha: 2020.04.21 04:02:43 Firmado digitalmente por Manuel Ávila Olarte</small>  <small>Firmado digitalmente por Nubia Jeaneth Mahecha Hernández Fecha: 2020.04.21 04:02:43</small>
Proyectado por:	Ana María Oliveros Rozo Fanny Fernández Mendoza	 <small>Firmado digitalmente por Ana María Oliveros Rozo Fecha: 2020.04.21 04:02:43</small>