

Bogotá DC.

Doctor

ORLANDO SANTIESTEBAN

Presidente de la Comisión del Plan

H. Concejo Distrital

Ciudad

Referencia: Ponencia proyecto de acuerdo 016 de 2008 “Por el cual se crea y promociona el uso de la bicicleta como sistema público de transporte sostenible integrado al sistema de movilidad masivo del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

Cordial saludo:

De acuerdo con la asignación que mediante sorteo se me ha hecho del proyecto de acuerdo 016 de 2008 “Por el cual se crea y promociona el uso de la bicicleta como sistema público de transporte sostenible integrado al sistema de movilidad masivo del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” el día 7 de Febrero de 2008 y encontrándome dentro del término reglamentario, me permito rendir ponencia en los siguientes términos:

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El problema de contaminación ambiental que vive nuestra ciudad tiene múltiples factores, entre los que se destaca el uso de vehículos automotores cuyo sistema de funcionamiento requiere indispensablemente la utilización de combustibles a base de petróleo, los cuales generan la emisión de partículas nocivas para el ambiente, adicionalmente, como lo anota el autor del proyecto, los niveles de ruido aumentan en detrimento de la salud y el bienestar de los bogotanos.

Frente a esta problemática los gobiernos, nacional y distrital, han emprendido acciones concretas de preservación del ambiente a partir de vehículos que utilizan tecnologías limpias, el desincentivo en su uso, y la fabricación de combustibles cuyo nivel de contaminación es menos perjudicial para el medio. Estas medidas se han ido adoptando gradualmente por lo que su impacto aún no ha sido el esperado, requiriéndose entonces fortalecer los medios alternos y ecológicos en materia de movilidad, como es el caso de la bicicleta.

Como bien lo apunta el autor de la iniciativa, Bogotá cuenta con una infraestructura de redes para tránsito con bicicletas, llamada ciclorruta, que ha sido construida por las anteriores administraciones y cuyos desarrollos han sido reglados en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT- del Distrito. Adicionalmente, se plantan como ventajas de desplazarse en bicicleta por la ciudad en relación con el transporte motorizado que el tiempo de desplazamiento para quien la usa es el mismo a cualquier hora puesto que no se congestiona el sistema, que no contamina, que no produce ruido, que es saludable, y que es más económico.

Para aprovechar este importante sistema de redes exclusivo para la circulación de bicicletas, se tiene como iniciativa aprovechar la experiencia de otras ciudades del mundo en este tema, y para ello el proyecto explica la dinámica del sistema denominado “bicing” que ha sido implantado en ciudades como Barcelona y Buenos Aires, y que consiste básicamente en un sistema público de alquiler de bicicletas a usuarios previamente registrados a los cuales se les expide un carné, para poder controlar la devolución de éstas en los puntos que estratégicamente se han ubicado en la ciudad.

Adicionalmente, se presenta como objetivo general “crear, implementar y promover el uso de bicicleta como sistema público de transporte sostenible e integrado al sistema de movilidad masivo del D.C., dentro de las ciclorrutas ya existentes en la ciudad; con el

objetivo de utilizarlo como medio alternativo no contaminante, y beneficiario para la salud de los bogotanos”.

2. MARCO NORMATIVO

Como sustento normativo de este proyecto se citan las siguientes normas:

Norma		Comentario
Constitución Política	Art. 2	Se refiere a los fines esenciales del Estado, dentro de los cuales encuadra ampliamente el objeto del proyecto de acuerdo.
	Art. 313 num. 1	Trata de las funciones del Concejo, norma de la cual se deduce la competencia para expedir este acuerdo.
Decreto Nacional 1421 de 1993	Art. 12 num. 1	Trata de las funciones del Concejo de Bogotá, norma de la cual se deduce la competencia para expedir este acuerdo.
Decreto Distrital 319 de 2006 o “Plan Maestro de Movilidad”	Art. 7	Define la movilidad sostenible como un derecho que debe contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas.
	Art. 8 num. 4, 7 y 9	Establece el objeto del Plan Maestro de Movilidad dentro de los cuales se destaca los medios no motorizados y la preservación del ambiente.
	Art. 9 num. 1 y 1.1	Se refiere a la priorización del gasto de inversión destinada a la construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclistas.
	Art. 26	Pone en cabeza de la administración la promoción del transporte no motorizado.
	Art. 27	Presenta como estrategia para esa promoción la optimización de la red de ciclorrutas y redes peatonales.
	Art. 28	Se refiere a los proyectos que concretan el Plan Maestro de Movilidad, dentro de los cuales se destaca la construcción de redes peatonales y optimización de la red de ciclorrutas.
	Art. 29	Trata sobre las iniciativas que complementan los proyectos a desarrollarse, como son promover la actividad de caminar, la creación de un sistema de responsabilidad por riesgo, campañas de salud a los ciclistas, capacitación, etc.
Art. 30	Se refiere concretamente a los proyectos en transporte no motorizado.	

De la normatividad expuesta queda claro que el Concejo de Bogotá es competente para aprobar esta importante iniciativa y que si bien es cierto que el Distrito cuenta con un Plan Maestro de Movilidad, es indispensable que esta propuesta sirva de complemento a éste.

3. CONCLUSION

Una vez analizado el proyecto nos parece que es necesario rendir **PONENCIA POSITIVA** a la iniciativa, sugiriendo las siguientes modificaciones:

Texto original	Propuesta de modificación
ARTÍCULO 1. Créese y promuévase el uso de la bicicleta como un sistema público de transporte sostenible, integrado al sistema de movilidad masivo del D.C., dentro de las ciclorutas ya existentes en la ciudad; con el objetivo de promoverlo como medio alternativo de transporte no contaminante, y beneficiario para la salud de los bogotanos.	ARTÍCULO 1. Establecimiento. Establézcase el sistema de transporte público de bicicleta, integrado al sistema de movilidad masivo del Distrito Capital, como medio alternativo de transporte no contaminante y beneficiario para la salud de los bogotanos.
	ARTÍCULO 2. Objetivos. El sistema tiene como objetivo: a. Promover el uso de la bicicleta como actividad saludable y respetuosa del ambiente. b. Reducir los niveles de congestión del tráfico en la ciudad. c. Desincentivar el uso del transporte privado. d. Hacer más eficiente el sistema de movilidad masivo en el Distrito. e. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. f. Garantizar el derecho a la movilidad, la salud y el ambiente sano de los capitalinos.
	ARTÍCULO 3. Componentes del sistema. El sistema de transporte público de bicicleta tendrá como componentes los siguientes: a. Entidades del distrito: <ul style="list-style-type: none">• Secretaría de la Movilidad• Secretaría del Ambiente• Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.• Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.• Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT.• Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A.• Otras entidades relacionadas con el tema de movilidad, ambiente y deporte

	<p>b. Componentes físicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La infraestructura de ciclorrutas, que está compuesta por las actuales y las que se construyan a futuro • Las estaciones de alquiler y devolución de bicicletas • Unidades de bicicletas • Un centro de administración e información del sistema. <p>c. Componente humano: constituido por los usuarios, los cuales serán identificados por un carné y pagarán una tarifa por el uso del vehículo.</p>
<p>ARTÍCULO 2. La entidad encargada de planificar e implementar este sistema de transporte sostenible en las ciclorrutas ya existentes en la Capital, será la Secretaría de Movilidad apoyada por entidades afines como el Instituto de Recreación y Deporte, el Instituto Desarrollo Urbano, entre otras.</p>	<p>Debe suprimirse.</p>
<p>ARTÍCULO 3. Dentro del Sistema a implementarse se deberán instaurar estaciones en los diferentes sitios de mayor afluencia, que permitan ayudar a descongestionar las vías, al mejoramiento de la movilidad, a la disminución de la contaminación ambiental y en general a la búsqueda de un mejoramiento del deterioro de la Calidad de Vida y de la Salud de los colombianos.</p>	<p>ARTÍCULO 4. Estaciones. El Sistema contará con estaciones de alquiler y devolución de bicicletas en los sitios de mayor afluencia de usuarios, lo cual permitirá descongestionar las vías, mejorar la movilidad en la ciudad, disminuir la contaminación ambiental y optimizar la calidad de vida y la salud de los bogotanos.</p>
<p>ARTÍCULO 4. El sistema de transporte sostenible será operado a través de una concesión, que realizará la Administración del mismo y las adecuaciones de infraestructura que se tengan que realizar para cumplir con el buen funcionamiento e implementación de este servicio.</p>	<p>ARTÍCULO 5. Concesión del sistema. La administración distrital podrá entregar en concesión la operación del sistema.</p>
<p>ARTÍCULO 5. La Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR- , adelantarán campañas de promoción y divulgación, que promuevan la cultura deportiva de tal forma que toda la ciudadanía conozca el objetivo y los beneficios que este servicio de transporte sostenible puede traer a la salud de los bogotanos.</p>	<p>ARTÍCULO 6. Campañas de promoción y divulgación. La Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR- , adelantarán campañas de promoción y divulgación, que promuevan la cultura deportiva de tal forma que toda la ciudadanía conozca el objetivo y los beneficios que este servicio de transporte sostenible puede traer a la salud de los bogotanos.</p>

Además de los beneficios que este proyecto trae para los bogotanos, para mí y para quienes me acompañaron en la pasada jornada electoral es importante que esta iniciativa tenga éxito ya que ella se encuentra dentro de mi programa, en el capítulo 10 en medio ambiente, propuesto a los bogotanos y que se puede consultar en la web www.feliperios.com.

Atentamente,

FELIPE RIOS LONDOÑO

Concejal Ponente