 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

## MEMORANDO

**PARA:** Subsecretaria Comisión Primera Permanente de Plan

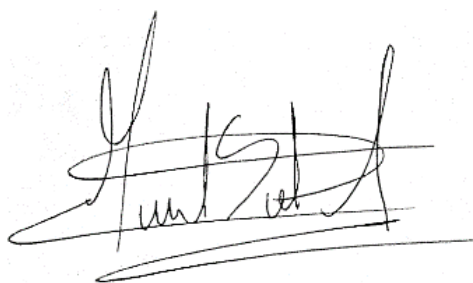
**DE:** H.C. MANUEL SARMIENTO ARGÜELLO

**ASUNTO:** Ponencia para primer debate Proyecto de Acuerdo No 039 de 2020.

Respetada Dr.:

De conformidad con lo señalado en el Artículo 72 del Acuerdo Distrital 348 de 2008, y dentro de los términos establecidos por el parágrafo 1o del citado artículo, me permito presentar ponencia del **PROYECTO DE ACUERDO No. 039 DE 2019** *“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS FUERA DE VÍA, Y SE DEROGA EL ACUERDO 356 DE 2008”*

Cordialmente,




**MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGÜELLO**

**C.C. 80.873.444**

**CONCEJAL DE BOGOTÁ**

**POLO DEMOCRÁTICO ALTERNATIVO**



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

**PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 039 DE 2020**  
**“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS FUERA DE VÍA, Y SE DEROGA EL ACUERDO 356 DE 2008”**

### **1. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE ACUERDO.**

El objeto del presente proyecto de acuerdo es adoptar medidas conducentes a garantizar la gratuidad en el servicio de estacionamiento para bicicletas en la ciudad de Bogotá D.C y promover otras disposiciones que compensen al sector privado y desestimen el uso del vehículo particular.

### **2. ANTECEDENTES.**

El presente proyecto de acuerdo no ha sido sometido a consideración de la Corporación en oportunidades anteriores.


### **3. JUSTIFICACIÓN**

El autor del proyecto argumenta que, el uso de la bicicleta como medio de transporte ha adquirido especial relevancia en la ciudad de Bogotá, y ha incrementado su participación en la distribución modal de viajes al pasar de 3.8% del total de viajes en 2011, a 6,6% del total de viajes en 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019). Esta participación porcentual en la distribución modal de viajes se traduce en 880.367 viajes realizados diariamente en bicicleta en la ciudad de Bogotá.

A pesar de los esfuerzos de las diferentes administraciones distritales, la lucha por desincentivar el uso del vehículo particular no ha tenido los resultados esperados para hacer de Bogotá una ciudad más sostenible y los viajes en vehículo particular conservan un comportamiento estable.

El presente proyecto de acuerdo pretende actualizar disposiciones en materia de tarifas de los estacionamientos con el objeto de facilitar las condiciones de los biciusuarios en sus desplazamientos al incrementar la oferta de cicloparqueaderos gratuitos en la capital de la república, a la vez que se desincentiva el uso del vehículo




 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

particular al permitir que los estacionamientos cobren la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital, a cambio de la oferta gratuita de un número determinado de cicloparqueaderos.

La justificación de la iniciativa se divide en cuatro apartados fundamentales: en primer lugar, se hace una breve contextualización sobre la oferta de cicloparqueaderos en la ciudad de Bogotá y las estrategias adelantadas por la Administración para promover su uso; en segundo lugar, se exponen algunas consideraciones sobre las tarifas de los estacionamientos y su impacto en el desincentivo del vehículo particular y sus externalidades conexas; en tercer lugar se plantean algunas consideraciones y reflexiones finales.

#### 4. MARCO JURÍDICO

LEGISLACION NACIONAL	
<b>LEY 1801 DE 2016</b>	<b>“Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”</b> <b>ARTÍCULO 89.</b> DEFINICIÓN DE ESTACIONAMIENTO O PARQUEADEROS. Son los <u>bienes públicos o privados</u> , destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen <u>por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.</u> <b>PARÁGRAFO.</b> Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.
DECRETOS NACIONALES	
<b>DECRETO 1855 DE 1971</b>	<b>“Por el cual se dictan disposiciones sobre el control de los precios”</b> <b>ARTICULO 2.</b> Los Alcaldes reglamentarán el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, señalarán en que zonas pueden operar y fijarán los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos y de las condiciones y necesidades locales De acuerdo

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

	<p>con la gravedad de la infracción, la violación de los reglamentos que expidan los Alcaldes serán sancionadas por estos mismos o por los Inspectores de Policía con las siguientes sanciones:</p> <p>a) Multas de \$ 1.000.00 a \$ 50.000.00.</p> <p>b) Cierre del garaje o parqueadero hasta por el término de seis (6) meses.</p> <p>c) Cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento.</p>
<b>NORMATIVIDAD DISTRITAL</b>	
<b>ACUERDO 356 DE 2008</b>	<p><b>“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS FUERA DE VÍA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1.-</b> Del cobro de los estacionamientos. Únicamente se podrá cobrar la tarifa fuera de vía autorizada por el Gobierno Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada estacionamiento, la cual deberá permanecer expuesta a la vista de los usuarios. <u>En todo caso, la liquidación de la tarifa de vía, se cobrará por minutos</u></p>


## 5. CONCEPTO DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO

A la fecha de la presentación de esta ponencia, no se cuentan con los comentarios de la administración.

## 6. IMPACTO FISCAL

Acorde con la Ley 819 de 2003, que en su artículo 7mo dicta normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones:



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


**ARTÍCULO 7. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS.** En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Teniendo en cuenta lo anterior, el autor del proyecto afirma que el proyecto “la presente iniciativa no genera costos adicionales a las finanzas del Distrito, ni afecta ningún rubro presupuestal apropiado para la vigencia fiscal 2020. Por el contrario, la medida busca ampliar la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito en la ciudad por medio de la disponibilidad del sector privado sin necesidad de realizar inversiones públicas.”

## 7. CONSIDERACIONES FINALES

Acorde con lo que expresa el autor y las cifras de la Secretaria Distrital de Movilidad en Bogotá existen 18.512 ciclo – parqueaderos, de los cuales 7.212 son públicos (6.010 en Transmilenio y 1.202 en mobiliario público) y 11.300 en parqueaderos privados. Así mismo señala que:



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Los cicloparqueaderos habilitados en el espacio público y en las estaciones de Transmilenio, usualmente se ubican en puntos estratégicos de conexión que no siempre coinciden con los lugares de destino de los usuarios. Por lo tanto, es necesario ampliar la oferta de cicloparqueaderos de carácter gratuito, con ubicaciones favorables y coincidentes con los puntos de destino de los usuarios.

Por lo tanto, propone un incentivo al sector privado para “cobrar la tarifa máxima establecida por el Gobierno Distrital para vehículos motorizados, siempre y cuando oferten voluntaria y **gratuitamente** más cicloparqueaderos que el mínimo actual obligatorio.” Ya que, al aumentar el valor de la tarifa máxima según la Secretaría Distrital de Movilidad puede tener distintos efectos en el comportamiento de los conductores de otro tipo de vehículos como: i) encontrar una ubicación de estacionamiento alternativa; ii) iniciar su viaje en otro momento; iii) cambiar a otro modo de transporte; iv) cambiar su destino; v) evitar hacer el viaje<sup>1</sup>.

Se debe reconocer que se deben exigir y crear alternativas que fomenten el uso de transportes alternativos como la bicicleta y se desincentive el uso de vehículos motorizados. Sin embargo, es una solución que apunta a incrementar o darle garantías al sector privado, sin tener en cuenta, la capacidad y la necesidad que tiene el Estado de generar mecanismos y propuestas encaminadas a fortalecer el sector público y el transporte multimodal.


Con lo anterior, lo que se manifiesta es que el problema de cicloparqueaderos en la ciudad no se soluciona descargando la responsabilidad en el sector privado con incentivos económicos que son cargados a usuarios de otro tipo de vehículos ya que estos también en su mayoría son usados para trabajar. Así mismo, conseguir que en la ciudad existan políticas que desincentiven el uso de vehículos motorizados debe ir atado a la una propuesta de transporte multimodal que incluya la bicicleta como uno de los medios de transporte que facilitan la conectividad ya que acorde a estudios internacionales, la bicicleta es eficaz para cubrir distancia de viajes de hasta 7 km<sup>2</sup>, en Bogotá, un estudio de la Universidad Libre en 2017, confirmó “que cerca de 1.500 viajes al día se hacen en menos de 3 kms; 1.250, entre 3 y 5 kms; y

<sup>1</sup> SDM. (2019). *Actualización del valor máximo por minuto de los parqueaderos fuera de vía en Bogotá D.C.*

<sup>2</sup> Diputación de Bizkaia. (2016). *Principales ventajas y obstáculos de la bicicleta como medio de transporte*

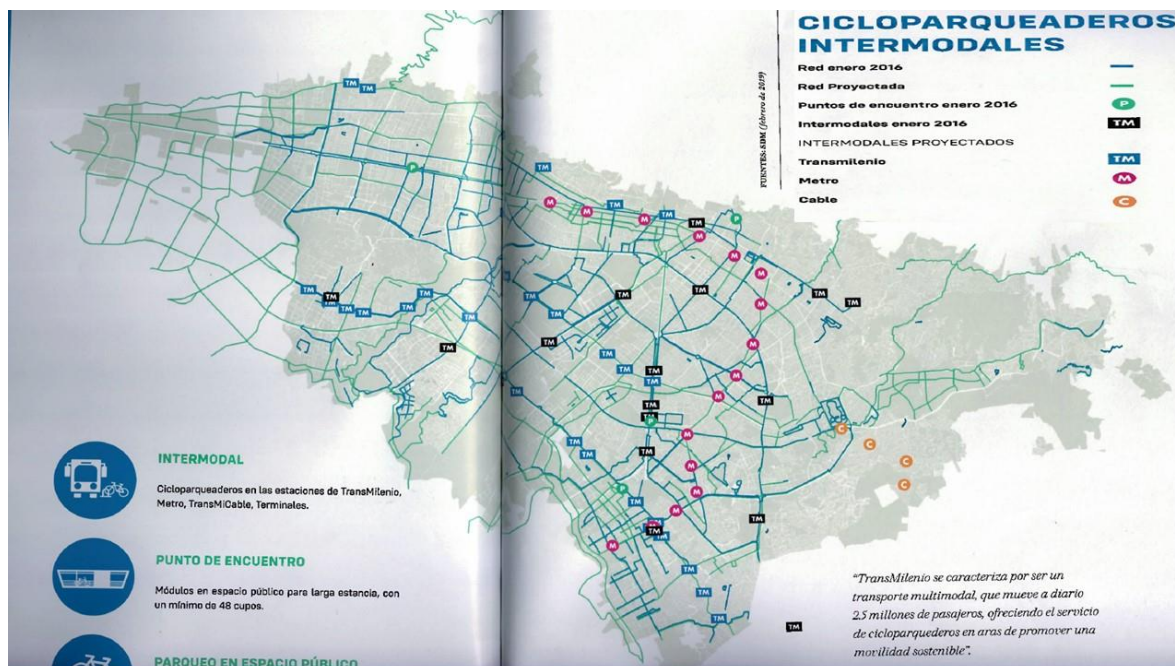




 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

800, de 5 a 7 kms. Los demás se reparten en trayectos que van desde 8 a más de 17 kms.”<sup>3</sup>

Una medida que implementó la administración pasada fue el fortalecimiento de la red Muévete Mejor que consiguió la apertura de “más de 14.000 nuevos espacios para bicicletas”<sup>4</sup> en parqueaderos públicos, empresas y universidades, del mismo modo, se proyectó que para 2027 se proyectan la implementación de 15.000 nuevos cicloparqueaderos intermodales<sup>5</sup>. Lo anterior deja evidencia que existe un modelo público de fortalecer la red de cicloparqueaderos que se extiende a lo largo y ancho de la ciudad, tal como se evidencia en el mapa.




Finalmente, se debe llamar la atención, sobre la propuesta del autor de cambiar la metodología aprobada en el Acuerdo 356 de 2008 que en su artículo 2 fija los parámetros para fijar la tarifa máxima de parqueaderos privados ya que el cabildante no

<sup>3</sup> Portafolio. (2018). *El 68% de los viajes que se hacen en 'bici' en Bogotá son por trabajo*

<sup>4</sup> El Tiempo. (2019). *En un día Bogotá tiene 1'200.000 viajes en bici*

<sup>5</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). *Bogotá Capital Mundial de la Bici*

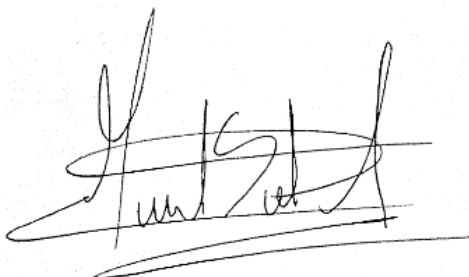
 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

incluye nueva propuesta metodológica y abre la puerta a que se fijen nuevos parámetros que no tengan una regulación acorde y afecte a los usuarios de vehículos con motor.

## 8. CONCLUSIONES

Por las razones anteriormente expuestas, me permito rendir PONENCIA NEGATIVA, al **PROYECTO DE ACUERDO No. 039 DE 2020 “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS FUERA DE VÍA, Y SE DEROGA EL ACUERDO 356 DE 2008”**, condicionada a los comentarios y conceptos que la administración distrital remita.

Cordialmente,



**MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGÜELLO**  
**C.C. 80.873.444**  
**CONCEJAL DE BOGOTÁ**  
**POLO DEMOCRÁTICO ALTERNATIVO**

