

Bogotá, D.C., 26 de agosto de 2015

Señor
GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO
Alcalde
Alcaldía de Bogotá
Carrera 8 No. 10 - 65
Bogotá

Asunto: Días no carro y no moto en la ciudad de Bogotá el 22 de septiembre.

Respetado Alcalde:

Nos referimos a la medida que la Secretaría a su cargo desea implementar próximamente, en la cual se prohibiría la circulación de los vehículos automotores durante tres días del año en la ciudad de Bogotá, lo anterior, en el marco del Decreto 1098 de 2000 donde se establece el "Día sin carro".

Sobre el particular, nos permitimos presentar a continuación, las inconveniencias de orden, jurídico, económico social y ambiental de dicha iniciativa, que sustentan nuestra solicitud de no realizar el "Día sin carro" en Bogotá más de una vez al año y de excluir de la medida del Día del No Carro una vez al año los vehículos tipo motocicleta. A saber.

Aspectos Jurídicos:

De acuerdo con el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia, constituye una de las finalidades esenciales del Estado colombiano, " *facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación*" y el artículo 105 de la misma establece que los alcaldes " *podrán realizar consultas populares para decidir sobre asuntos de competencia del respectivo departamento o municipio*".

En la Ley 134 de 1994 modificada por la Ley 741 de 2012, se establece en el artículo 8 que " *la consulta popular es la institución mediante la cual, una pregunta de carácter general sobre un asunto de trascendencia nacional, departamental, municipal, distrital o local, es sometida por el Presidente de la República, el gobernador o el alcalde, según el caso, a consideración del pueblo para que éste se pronuncie formalmente al respecto. En todos los casos, la decisión del pueblo es obligatoria.*"

Según el concepto 4501 DE 2001 de la Secretaría de Gobierno, la Ley estatutaria 134 de 1994 tiene fuerza jurídica especial, " *superior a la de la ley ordinaria, sus mandatos se*

imponen de manera más imperativa que los de aquella, en relación con todas las autoridades públicas, incluidas las distritales, lo que se traduce, para el caso concreto, en que la decisión tomada por los ciudadanos en la consulta popular es intangible, es decir, inmodificable para las autoridades estatales y para los particulares, salvo que la misma se modifique total o parcialmente, previos los mismos procedimientos que prevé la mencionada ley estatutaria de los mecanismos de participación ciudadana".

El Decreto 834 de 2000, por el cual se convoca a una consulta popular el 29 de octubre de 2000 a los ciudadanos de Bogotá, para decidir sobre las condiciones del de Día sin carro a partir del año 2001 y Restricción vehicular a partir del año 2015, consigna expresamente en la consulta que la medida se realizará una vez al año, el primer jueves de febrero de todos los años, y exceptúa de la medida a las motocicletas, entre otros vehículos.

El Decreto 1098 de 2000, adopta las medidas "Día sin carro a partir del año 2001" en virtud de Consulta Popular realizada en el Distrito Capital el 29 de octubre de 2000, y se establece que la medida se realizará una vez al año y se exceptúa la motocicleta de dicha medida, como se muestra a continuación:

"ARTÍCULO PRIMERO.- Prohibir la circulación de Vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 6:30 a.m., y las 7:30 pm. (Subrayado fuera de texto)

Se exceptúan de la anterior prohibición los siguientes vehículos: Vehículos de transporte público, vehículos acondicionados para ser conducidos por discapacitados, vehículos de emergencia, vehículos de servicios especiales de transporte de estudiantes debidamente autorizados, vehículos de transporte que movilicen más de diez (10) pasajeros, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios, vehículos destinados al control del tráfico y las grúas de las Secretaría de Tránsito y transporte de Bogotá, Caravana Presidencial, vehículos militares y de Policía Nacional, vehículos asignados al Cuerpo Diplomático, vehículos con blindaje de nivel tres (3) o superior, vehículos destinados a la prestación del servicio de escoltas, carrozas fúnebres y motocicletas, Motocarros y Bicitaxis." (Subrayado fuera de texto)

El Decreto 38 del 30 de 2015, excede lo establecido en el Decreto 1098 de 2000, e incluye la motocicleta en la medida de "Día sin carro", sin realizar la debida Consulta Popular.

En el orden de ideas de lo arriba expresado, el texto de consulta popular tenía por objeto establecer un "Día sin carro" al año en la ciudad de Bogotá y en el mismo se excluía a la motocicleta de estas medidas, por lo que resulta jurídicamente improcedente establecer la medida tres días al año e incluir la motocicleta.

Aspectos sociales y Económicos:

Los efectos económicos y sociales del día del “no carro” ampliado a tres días al año e incluyendo por demás vehículos de trabajo como la motocicleta, son entre otros:

La productividad empresarial disminuyó el día sin carro de 2015, hasta en un 40% según datos de Fenalco.

En cuanto se refiere a la no circulación de la motocicleta este día, es de destacar que el estudio Socio Demográfico de la industria de motocicletas indica que el 92% de usuarios de motocicleta pertenece a los estratos 1(12,8%), 2 (47,3%) y 3 (32%) que cerca de 40% de las motos (2 millones de usuarios) y sus familias, viven de actividades en las que la moto es su herramienta de trabajo, de lo que resulta para estos efectos, que en la ciudad de Bogotá, más de 160.000 (parque de motos de Bogotá 424.588 unidades) personas y sus familias de las condiciones económicas más vulnerables, dejaron de trabajar y recibir el sustento el 5 de febrero de 2015.

Aspectos ambientales y movilidad sostenible:

Según las mediciones de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), al final de la jornada el material particulado (PM10) expulsado por vehículos, se redujo 21 por ciento en comparación con un día con condiciones climáticas similares. No obstante, el impacto anual que tiene el día sin carro alcanza el 1 por mil comparado con un día sin carro. Los esfuerzos deberán pues orientarse al fortalecimiento de la infraestructura en las vías, de la semaforización, de un transporte público capaz de atraer a los usuarios del carro particular y una política integral para el incentivo del uso del transporte no motorizado.

Así mismo y a modo de ejemplo, a partir del 10 de febrero de 2015 la motocicleta estará exenta de restricciones la circulación en Madrid, principalmente porque contribuye a la reducción de emisiones y la movilidad urbana. *“La moto es el vehículo que menos contamina en NOx, NO2 y CO2. Supone un 9% de los recorridos, generando cuotas del 3,9% CO2; 2% NOx y sólo 0,2% NO2”* Según el informe sobre NOx publicado por el Ayuntamiento en 2010 en España, *“con la sustitución de un 9% de coches por motos se obtendría una reducción de un 4% de las emisiones totales de NOx y un 7,3% de NO2”*.

En la ANDI consideramos que antes de aumentar la prohibición, se debe profundizar en el desarrollo de estrategias que fomenten la movilidad sostenible. Iniciativas como carro compartido, teletrabajo, horarios flexibles, uso de medios alternativos como bicicleta, uso del sistema integrado de transporte deben ser promovidas por la administración, para lo cual estamos dispuestos a compartir nuestra experiencia y la de nuestros afiliados en la materia.

Por todo lo anterior, solicitamos que un nuevo día de no carro y no moto en la ciudad de Bogotá para el 22 de septiembre no sea implementada.



Seccional Bogotá - Cundinamarca

Cordialmente,

JUAN CAMILO MONTES PINEDA

Gerente Seccional Bogotá - Cundinamarca - Boyacá

CC.

María Constanza Garcia Alicastro, Secretaria Distrital de Movilidad, Secretaria Distrital de Movilidad.

Estatus consultivo ONU



Calle 73 No 8 - 13 Torre A, piso 9 Conmutador: (57-1) 326 8500 ext. 2101 Fax: (57-1) 347 3198 www.andi.com.co
BOGOTÁ - COLOMBIA

