



# ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO III N°. 3326 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO FEBRERO 21 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 126 DE 2022 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 33 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	2720
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 127 DE 2022 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA CREACIÓN DEL DÍA DEL CARRO COMPARTIDO CON EL PROPÓSITO DE INCENTIVAR EL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PARTICULAR”.....	2730

## PROYECTO DE ACUERDO N° 126 DE 2022

### PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 33 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

En Colombia tenemos mecanismos de participación ciudadana que permiten al ciudadano hacer parte de la toma de decisiones conforme a su experiencia y necesidad más cercana, ejemplo de esto son los Consejos de Juventud creados con el fin de promover y fortalecer la participación de los jóvenes y para incentivar el aprovechamiento de espacios que les permita incidir en los grandes temas a nivel local, regional y nacional. En este sentido, es necesario seguir promoviendo e incentivando la participación incidente de los jóvenes en la vida social, económica, cultural y democrática de la ciudad y del país a través de estos espacios de participación.

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

**ARTÍCULO 1.** *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general. (Negrilla fuera de texto)*

**ARTÍCULO 2.** *Son fines esenciales del Estado: **servir a la comunidad**, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; **facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación**; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (Negrilla fuera de texto)*

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.*

**ARTÍCULO 38.** *Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.*

**ARTÍCULO 45.** *El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral.*

*El estado y la sociedad garantizaran la participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la Juventud.*

**ARTÍCULO 103.** *Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará.*

*El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan.*

**ARTÍCULO 209.** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones*

*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La Administración pública, en todos sus*

*órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

## **JURISPRUDENCIA**

La Sentencia C-126 de 2016<sup>1</sup>, en cuanto a la participación ciudadana establece:

*“La democracia participativa procura otorgar al ciudadano la certidumbre de que no será excluido del debate, del análisis ni de la resolución de los factores que inciden en su vida diaria, ni tampoco de los procesos políticos que comprometen el futuro colectivo. Asume la Constitución que cada ciudadano es parte activa en las determinaciones de carácter público y que tiene algo que decir en relación con ellas, lo cual genera verdaderos derechos amparados por la Carta Política, cuya normatividad plasma los mecanismos idóneos para su ejercicio”.*

## **LEYES**

**LEY 1622 DE 2013.** *“Por medio de la cual se expide el estatuto juvenil y se dictan otras disposiciones”. Establece el marco institucional para garantizar a todos los y las jóvenes el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil en los ámbitos, civil o personal, social y público, el goce efectivo de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno y lo ratificado en los Tratados internacionales, y la adopción de las políticas públicas necesarias para su realización, protección y sostenibilidad; y para el fortalecimiento de sus capacidades y condiciones de igualdad de acceso que faciliten su participación e incidencia en la vida social, económica, cultural y democrática del país.*

**LEY 1885 DE 2018.** *“Por la cual se modifica la ley estatutaria 1622 de 2013 y se dictan otras disposiciones”. La ley modifica el estatuto de ciudadanía juvenil, reglamentando lo concerniente al Sistema Nacional de Juventudes.*

**DECRETO LEY 1421 DE 1993.** *“Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”.*

**Artículo 6°.** *Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones*

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional Sentencia 9 de marzo de 2016. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Mediante la presente sentencia la Corte Constitucional estableció la legalidad de la expresión “hasta por mínima cuantía”, contenida en el parágrafo 4° del artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, mediante el cual se autoriza a los entes territoriales del orden departamental y municipal para celebrar directamente convenios solidarios con las JAC, con el fin de ejecutar obras hasta por la mínima cuantía.

*profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles, que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación, y vigilancia de la gestión Distrital y local.*

*De conformidad con lo que disponga la ley, el concejo dictará las normas necesarias para asegurar la vigencia de las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y comunitaria y estimular y fortalecer los procedimientos que garanticen la veeduría ciudadana frente a la gestión y la contratación administrativa.*

**Artículo 12. Atribuciones.** *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley (...)*

*10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadana.*

**ACUERDO 33 DE 2001.** *“Por medio del cual se establece el Consejo Distrital de Juventud, los Consejos Locales de Juventud y se dictan otras disposiciones”.*

**Artículo 1. Consejo Distrital de Juventud y Consejos Locales de Juventud.** *Establézcase en el Distrito Capital de Bogotá, el Concejo Distrital de Juventud y los Consejos Locales de Juventud como organismos colegiados de carácter social, autónomo en el ejercicio de sus competencias y funciones e integrantes del Sistema Nacional de Juventud.*

Como consecuencia, es deber de la corporación garantizar el pleno ejercicio de los derechos y deberes de los jóvenes, permitiendo una plena participación en todos los ámbitos “culturales, políticos, sociales, económicos” con el objetivo de que sean ellos los que logren transformaciones tanto en el ámbito económico como social que necesita nuestra ciudad.

Es importante promover la participación de la juventud en estos espacios de participación, donde se formen líderes capaces de tomar decisiones para el progreso del país, comprendiendo el rol que debe asumir la juventud en la sociedad. Espacio donde se asumirán posiciones críticas y se plantearán propuestas a través del diálogo, que faciliten el desarrollo integral de su vida personal, familiar y comunitaria, y a su vez fomentar la participación juvenil con miras a lograr una transformación social, política y económica que necesita nuestro país, creando en los jóvenes la cultura de lo colectivo, es decir jóvenes que estén en función de la ciudad.

## II. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de Acuerdo fue radicado anteriormente enumerado como Proyecto de Acuerdo 151 de 2010, Proyecto de Acuerdo 221 de 2010 y Proyecto de Acuerdo 155 de 2011.

## III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

De acuerdo con la ONU,<sup>2</sup> se ha reconocido durante mucho tiempo que la imaginación, los ideales y la energía de los jóvenes son vitales para el desarrollo continuo de las sociedades en las que viven.

Así mismo, la capacidad organizativa y el constante interés de los jóvenes por participar en política ha generado diversos espacios de participación en donde se ha visto la disposición propositiva de estos y no tanto el carácter reactivo en estos espacios.

Por otro lado, el Banco Mundial (1996) reconoce la importancia de incrementar la inversión en el capital humano de las personas jóvenes para contribuir a la emergencia de destrezas y capacidades que les permitan actuar de formas nuevas para fortalecer el capital social, lo cual a su vez evidencia la participación y organización juvenil como una estrategia para la construcción de capital humano "a futuro"<sup>3</sup>.

Bajo este entendido, la Declaración de la ONU, "*Sobre el fomento entre la juventud de los ideales de paz, respeto mutuo y comprensión entre los pueblos*", proclamada en 1965, reconoció a la población joven como un actor de importante consideración como sujeto político y eje fundamental del constructo social, el cual busca garantizar la paz, la libertad y la justicia y dar un **reconocimiento a los procesos organizativos de los y las jóvenes, en términos de participación.**

De igual modo, la ONU, con el Programa Acción Mundial para los Jóvenes (2008), incorpora en el panorama internacional algunas directrices que permiten avanzar en el desarrollo de enfoques para las juventudes, definiendo esferas prioritarias de acción relacionadas con: la paz, educación, empleo, malnutrición, pobreza, salud, medio ambiente, uso indebido de drogas, delincuencia juvenil, recreación y **participación ciudadana**, entre otros.

Ahora bien, es claro que para los jóvenes el sentido de lo colectivo es muy importante, máxime cuando se trata de interacción entre iguales (juventudes), donde las

---

<sup>2</sup> <https://www.un.org/es/global-issues/youth>

<sup>3</sup> <http://www.redcreacion.org/documentos/simposio4if/FAcosta.html>

agrupaciones juveniles son un escenario privilegiado en el que los jóvenes consolidan una identidad tanto individual como colectiva, aportando a la construcción de ciudad.

En este sentido, la presente iniciativa busca fortalecer los espacios de participación juvenil, como lo son los Consejos de Juventud, promoviendo una participación activa e incidente de los jóvenes, fomentando su participación en los comicios electorales y despertando su interés en los asuntos públicos de la ciudad, todo mediante el diálogo continuo y concertación con las distintas instituciones e instancias de participación, espacios donde sus voces son escuchadas y se logran las transformaciones sociales que los jóvenes de la ciudad quieren ver.

#### IV. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Cabildo Distrital es competente para estudiar la presente iniciativa con base en las normas que a continuación se citan:

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA

**“ARTÍCULO 313.** *Corresponde a los concejos:*

1. *Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.*

(...)”

#### DECRETO LEY 1421 de 1993

El Concejo Distrital de Bogotá D.C. es competente de conformidad con los artículos 6 y 12:<sup>4</sup>

**“ARTÍCULO 6: PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y VEEDURÍA CIUDADANA.** *Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local.*

*De conformidad con lo que disponga la ley, el Concejo dictará las normas necesarias para asegurar la vigencia de las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y comunitaria y estimular y fortalecer los procedimientos*

<sup>4</sup> <https://www.un.org/es/global-issues/youth>

*que garanticen la veeduría ciudadana frente a la gestión y la contratación administrativas. (subrayado fuera de texto original)*

*(...)*

**ARTÍCULO 12: ATRIBUCIONES.** *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:*

*1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*

*(...)"*

#### **ACUERDO No. 741 DE 2019**

**“ARTÍCULO 3. ATRIBUCIONES.** *El Concejo de Bogotá, D.C., ejerce las atribuciones, funciones y competencias de conformidad con lo establecido en la Constitución Política, el Estatuto Orgánico para Bogotá, D.C., las leyes especiales, así como las conferidas a las Asambleas Departamentales en lo que fuere compatible con su régimen especial. En ausencia de las normas anteriores, se somete a las disposiciones constitucionales y legales vigentes para los municipios.*

**ARTÍCULO 65. INICIATIVA.** *Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los Concejales individualmente a través de las Bancadas de manera integrada con otros Concejales o Bancadas y por el Alcalde Mayor, por medio de sus Secretarios, Jefes de Departamento Administrativo o Representantes Legales de las Entidades Descentralizadas.*

#### **V. IMPACTO FISCAL**

De conformidad con el Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el Proyecto de Acuerdo en estudio, tiene impacto fiscal. Los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de las entidades competentes.

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, la Sentencia C-911 de 2007 de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede

convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa de la siguiente manera:

*“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.*

*“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.*

Atentamente,

**FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA**

Concejal de Bogotá  
Partido político MIRA  
Vocero

**PROYECTO DE ACUERDO N° 126 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 33 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

**El Concejo de Bogotá D.C.,**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en los artículos 6 y numeral 1° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 1° de la Ley 1989 de 2019.

**ACUERDA:**

**Artículo 1.- Objeto.** El presente proyecto tiene por objeto modificar el Acuerdo 33 de 2001, *“Por medio del cual se establece el Consejo Distrital de Juventud, los Consejos Locales de Juventud y se dictan otras disposiciones”.*

**Artículo 2.-** Modifíquese el artículo 33 del Acuerdo 2001 el cual quedará así:

**Artículo 33.-** Tienen por objeto incentivar el proceso de participación de los jóvenes de la ciudad en las elecciones del Consejo Distrital y los Consejos Locales de Juventud. Por lo cual, se crearán, promoverán y fortalecerán las condiciones que garanticen e incentiven la participación de los jóvenes de la ciudad.

Los Consejeros tanto Distritales como Locales de Juventud no recibirán ningún tipo de honorarios, pero la Administración Distrital establecerá los estímulos educativos, de proyectos productivos y de recreación, cultura y deporte a que haya lugar por su participación en estos espacios.

**Artículo 3.- Lineamientos.**

- a) **Incentivos educativos:** la Secretaría de Gobierno en coordinación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC o quien haga sus veces, podrá establecer estrategias de articulación con la ESAP, UNAD y el SENA para fomentar el acceso a los programas gratuitos, presenciales y/o virtuales, y de acceso prioritario de capacitación y formación técnica, tecnológica, profesional o de formación continua destinados a los consejeros distritales y locales de juventud con el fin de promover liderazgos más fuertes en el territorio.

- b) Incentivos para proyectos productivos:** la Administración Distrital fortalecerá y apoyará los proyectos productivos, de emprendimiento y empresariales de los consejeros locales de juventud, mediante asistencia técnica, formación y acompañamiento.
- c) Incentivos para la recreación, cultura y deporte:** la Administración Distrital en los eventos de recreación, cultura y deporte que organice, garantizará que los consejeros puedan acceder de manera gratuita y/o con descuentos según sea el caso.

**Artículo 4.- Sesión en el Concejo de Bogotá:** El Concejo de Bogotá, autoriza al Consejo Distrital de Juventud para realizar mínimo una sesión exclusiva con el fin de ejercer sus funciones como organismo asesor, consultivo, legal y legítimo en temas relacionados con la juventud, sin que ello interfiera con el normal funcionamiento del Concejo de Bogotá.

**Parágrafo:** La mesa directiva del Concejo de Bogotá de común acuerdo con el Concejo Distrital de Juventud determinará la fecha, recinto en que se llevará a cabo la sesión de que trata el presente artículo.

**Artículo 5.- Atención a Consejeros de Juventud.** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Gobierno promoverá la atención de los consejeros distritales y locales de juventud, por lo menos dos (2) veces al mes por las autoridades distritales o locales y una vez en el año por el Alcalde Mayor de Bogotá.

**Artículo 6.- Competencias en liderazgo.** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Gobierno promoverá el fortalecimiento de las competencias de liderazgo transformacional, trabajo en equipo, solución de conflictos, desarrollo local comunitario, innovación y desarrollo tecnológico y gestión de proyectos de los consejeros distritales y locales de Juventud de la ciudad.

**Artículo 7.- Campaña Anual.** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Gobierno realizará una campaña anual de promoción de actividades e intercambio de experiencias de los Consejeros Distritales y Locales de Juventud.

**Artículo 8.- Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 127 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA CREACIÓN DEL DÍA DEL CARRO COMPARTIDO CON EL PROPÓSITO DE INCENTIVAR EL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PARTICULAR”**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

Crear el día del carro compartido en Bogotá con el propósito de fortalecer el uso racional del vehículo particular en la ciudad, y de esa manera mejorar las prácticas de movilidad en la ciudad y generar efectos positivos en el medio ambiente.

Con esta iniciativa se busca, además, crear una plataforma móvil orientada a promover el uso compartido de los vehículos particulares. Esta deberá facilitar la interacción entre ciudadanos para que estos puedan gestionar viajes compartidos multi-destino.

#### **II. ANTECEDENTES**

Es la primera vez que se presenta un Proyecto de Acuerdo en el Concejo de Bogotá que busca crear el día del carro compartido en la ciudad. Sin embargo, en años anteriores se han presentado iniciativas normativas relacionadas con movilidad sostenible a través del uso del carro compartido.

En el año 2011 se presentó el Proyecto de Acuerdo N 138 de 2011 *“Por el cual se crea el sistema de Carpooling o viaje compartido en el Distrito Capital”*, el cual estaba orientado a crear una plataforma virtual de información sobre viaje compartido que permitiera a los ciudadanos compartir sus viajes ante similares trayectos.

En el año 2012 se presentó en dos ocasiones el Proyecto de Acuerdo *“Por el cual se busca promover el uso del carro compartido en la ciudad de Bogotá”*, el cual proponía incentivos tributarios y no tributarios, así como carriles preferenciales, como mecanismos para promover el uso del carro compartido en la ciudad.

En el año 2015 y 2016 se presentó en varias ocasiones el Proyecto de Acuerdo *“Por el cual se promueve la solidaridad social y la sostenibilidad ambiental mediante el uso del carro compartido en el Distrito Capital”*, el cual estaba orientado a implementar una estrategia del uso compartido del carro en la ciudad.

En 2016 se presentó el Proyecto en dos ocasiones el Proyecto de Acuerdo *“Por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible y se incentiva el uso del carro compartido de vehículos”*, el cual estaba orientado a implementar una estrategia institucional de fomento del uso de carro compartido en la ciudad a partir de la implementación de un proyecto piloto.

Los proyectos de Acuerdo de 2011, 2012 y 2015 fueron archivados; pero en 2016 se realizó debate sobre los proyectos mencionados y se aprobó en Comisión de Plan el Proyecto de Acuerdo “Por medio del cual se implementan medidas de movilidad alternativa, mediante estrategias sostenibles con el medio ambiente en las entidades del Distrito Capital”, que incorporaba los proyectos de acuerdo que se habían realizado sobre el tema.

Así, dicho proyecto, que tuvo varias modificaciones, se convirtió en acuerdo en marzo de 2017, Acuerdo 663 de 2017 “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”. Este Acuerdo establece la creación de una estrategia sobre movilidad sostenible, en el que uno de sus objetivos fue incentivar el uso del carro compartido y demás medios alternativos de transporte.

Este Acuerdo 663 de 2017 es antecedente normativo sobre el cual se establece posteriormente el Decreto 073 de 2021, en el cual se define que el uso del carro compartido es una excepción a la estrategia de pico y placa de Bogotá.

Todo este proceso que arranca en 2011 evidencia que dentro del Concejo ya se ha identificado, discutido y deliberado sobre el problema del uso ineficiente del vehículo particular, sus efectos sobre la movilidad en Bogotá y la alternativa del carro compartido. Uno de los efectos más importante es que en el Decreto 073 de 2021 se establece el uso del carro compartido como excepción al pico y placa de Bogotá.

### III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

#### **Constitución Política de Colombia:**

**“Artículo 1.** *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”*

**“Artículo 79.** *Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano... 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.”*

**Artículo 82.** *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.”*

**“Artículo 313.** *Corresponde a los concejos: “1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio. 10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.”*

**Del orden nacional:**

**LEY 769 DE 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”**

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. Decreto Distrital 321 de 1992. Por el cual se dictan normas generales para los Estacionamientos de servicio al público.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

**Del orden distrital**

DECRETO DISTRITAL 319 DE 2006. “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos.”

ACUERDO DISTRITAL 087 DE 2003 “Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el Distrito Capital.”

ACUERDO DISTRITAL 663 DE 2017 “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital.”

DECRETO 1098 DE 2000. RESTRICCIONES A LA MOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ. SE ADOPTAN MEDIDAS PARA HACER EFECTIVA LA CONSULTA POPULAR REALIZADA EN EL DISTRITO CAPITAL EL 29 DE OCTUBRE DE 2000 SOBRE EL DÍA SIN CARRO Y EL PICO Y PLACA.

DECRETO 596 DE 2011. “Por medio del cual se adopta la Política Distrital de Salud Ambiental para Bogotá 2011 – 2023.”

DECRETO 595 DE 2015. “Por el cual se adopta el Sistema de Alertas Tempranas Ambientales de Bogotá para su componente aire, SATAB-aire”.

RESOLUCIÓN CONJUNTA 2410 DE 2015. “Por medio de la cual se establece el Índice Bogotano de Calidad del Aire –IBOCA– para la definición de niveles de prevención, alerta o emergencia por contaminación atmosférica en Bogotá D.C. y se toman otras determinaciones”.

DECRETO 840 DE 2019. “Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.”

DECRETO 077 DE 2020. “Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

PLAN DECENAL DE DESCONTAMINACIÓN DEL AIRE PARA BOGOTÁ 2010-2020.

AGENDA 2030 DE LA ONU PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE, la cual traza 17 Objetivos (ODS) con 169 metas de carácter integrado e indivisible que comprenden las esferas económicas, sociales y ambientales con el fin de que esta nueva estrategia rijan los programas de desarrollo mundiales durante los próximos 15 años.

#### IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Teniendo en cuenta que la propuesta va encaminada a que el Concejo dictamine un día del carro compartido, debemos advertir que el Concejo sí tiene competencia de conformidad con:

1. La **Constitución Política**, teniendo en cuenta los **artículos: 313**, en el cual se regulan las funciones de los concejos, y en el **numeral primero, nueve y diez** se establece: “1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio. 10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.”
2. Al **Artículo 322 <Inciso 1o. modificado por el artículo 1 del Acto Legislativo No. 1 de 2000**. El nuevo texto es el siguiente:> Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital. (...) A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.”
3. **El Decreto 1421 de 1993, en su artículo 19** que establece que corresponde al Concejo Distrital: 19. Dictar normas de tránsito y transporte.
4. **Decreto Ley 2591 de 1990, art. 7º**: Artículo 7º.- Sin perjuicio de la colaboración que deben prestarse los agentes de transporte y tránsito y la Policía Nacional, cada uno de ellos ejercerá sus funciones de control de la siguiente manera: La Policía Vial en las carreteras nacionales; los organismos departamentales de tránsito en aquellos municipios donde no haya organismos de tránsito municipal y carreteras departamentales de su jurisdicción; los organismos de tránsito de nivel municipal y del Distrito Especial de Bogotá en el territorio de su jurisdicción”.

5. **Ley 769 de 2002. ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES.** Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

6. **Sentencia Corte Constitucional Sentencia C-568/03:**

“4.2.2. La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales”.

Al respecto la Corte señala que.... “la circunstancia de que el Legislador prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas”.

Y luego advierte: “... se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad”.

“La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa”.

“...Así las cosas, **no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1° invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias.** Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del “Código Nacional de Tránsito” y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho Código llamado a regir en la totalidad del territorio”.

7. **Sentencia del Consejo de Estado 73001-23-31-000-2003-00338-01:** “Conforme a lo anterior, tanto el Concejo Municipal como el alcalde Ibagué se encuentran facultados para emitir normas de tránsito, que no tengan carácter de permanente, ya que su límite potestativo es para expedir disposiciones temporales o transitorias que no impliquen una adición o una modificación al Código de Tránsito”.

“De manera que, la limitación a la movilización de los vehículos no matriculados en la ciudad de Ibagué en ciertas horas y días de la semana no constituye una medida permanente, sino una restricción de la movilidad de los mencionados automotores, que fue reglamentada por la autoridad territorial competente, dentro de su jurisdicción, en calidad de jefe de la administración local y máxima autoridad de policía (artículos 314 y 315 superior). Conforme a lo anterior, tanto el Concejo Municipal como el alcalde de Ibagué se encuentran facultados para emitir normas de tránsito, que no tengan carácter de permanente, ya que su límite potestativo es para expedir disposiciones temporales o transitorias que no impliquen una adición o una modificación al Código de Tránsito”.

#### **Legalidad:**

La Corte Constitucional, en sentencia C-710/01 expresa:

“(…) El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas (…)”.

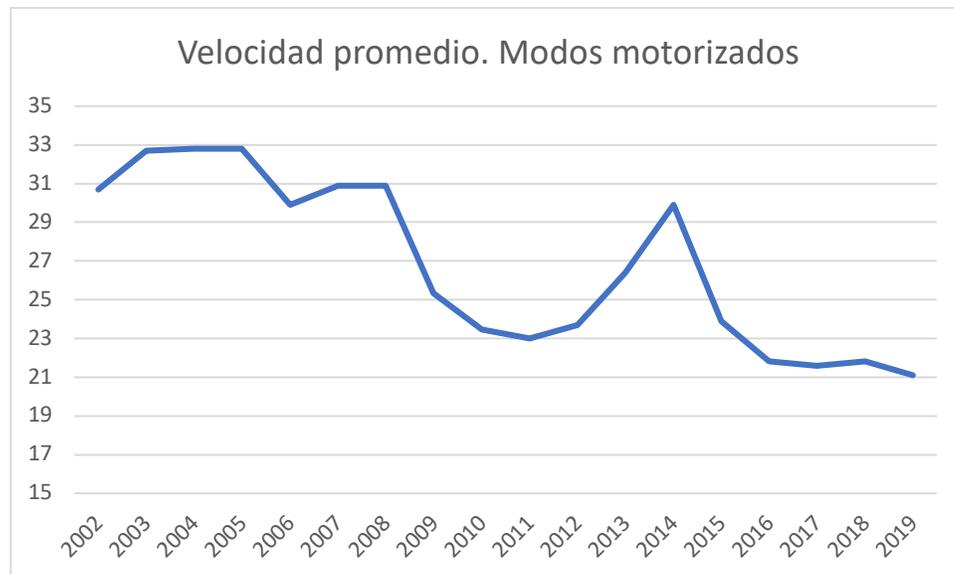
Así pues, bajo este precepto el proyecto de acuerdo es legal por tener una condición que remite a una situación que se encuadra dentro de los postulados de la ley.

#### **V. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

##### La problemática de la congestión vehicular en Bogotá

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, el 2019 fue el año con la velocidad por hora de circulación promedio más baja para el transporte motorizado en la ciudad; de manera que se pasó de una velocidad promedio de 31 km por hora en 2002 a 21 km por hora en 2019.

Esto muestra una clara tendencia hacia la disminución de la velocidad de circulación del transporte motorizado en Bogotá (ver gráfica a continuación), lo cual se explica por el aumento progresivo de la congestión vehicular.



En efecto, de acuerdo con el Índice Global de Tráfico que mide la congestión vehicular de vehículos particulares en más de 1.000 ciudades en el mundo, *Bogotá fue la ciudad más congestionada del mundo durante el año 2020*<sup>5</sup>, un hecho absolutamente escandalizador.

Los estudios demuestran que la alta congestión vehicular produce múltiples efectos negativos en la calidad de vida<sup>6</sup>. La congestión vehicular agudiza la contaminación ambiental a través del aumento de la polución y de los gases de efecto invernadero, y un alto grado de polución tiene efectos negativos directos en la salud humana, así como el aumento de los gases de efecto invernadero profundizan la crisis climática.

Además, la agudización de la congestión aumenta el consumo de combustible y los costos operacionales de los vehículos y por esa vía aumenta los costos del transporte público, es decir, aumenta los gastos de las familias, organizaciones y empresas que usan vehículos particulares y públicos; todo lo cual tiene efectos en la productividad del entorno organizativo de una ciudad.

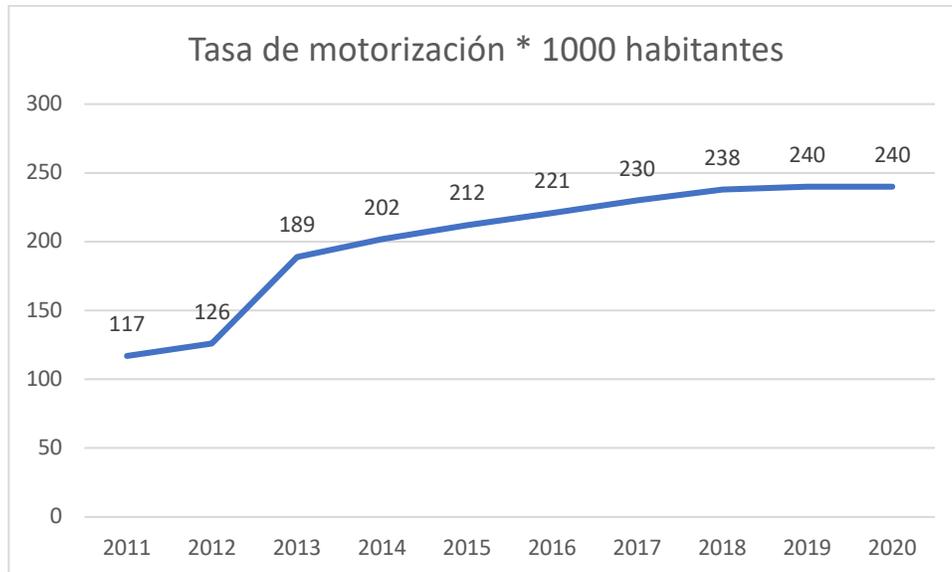
La congestión vehicular es multicausal, pero uno de sus propulsores fundamentales es la alta cantidad de automóviles que circulan en una ciudad, fenómeno que en los países latinoamericanos ha venido intensificándose debido a un aumento de la capacidad adquisitiva de las clases medias, un mayor acceso a crédito y una reducción en los precios de los automóviles<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> [Global Traffic Scorecard | INRIX Global Traffic Rankings](#)

<sup>6</sup> CEPAL (2003). Congestión de tránsito. El problema y cómo enfrentarlo. Santiago de Chile.

<sup>7</sup> CEPAL (2003). Congestión de tránsito. El problema y cómo enfrentarlo. Santiago de Chile.

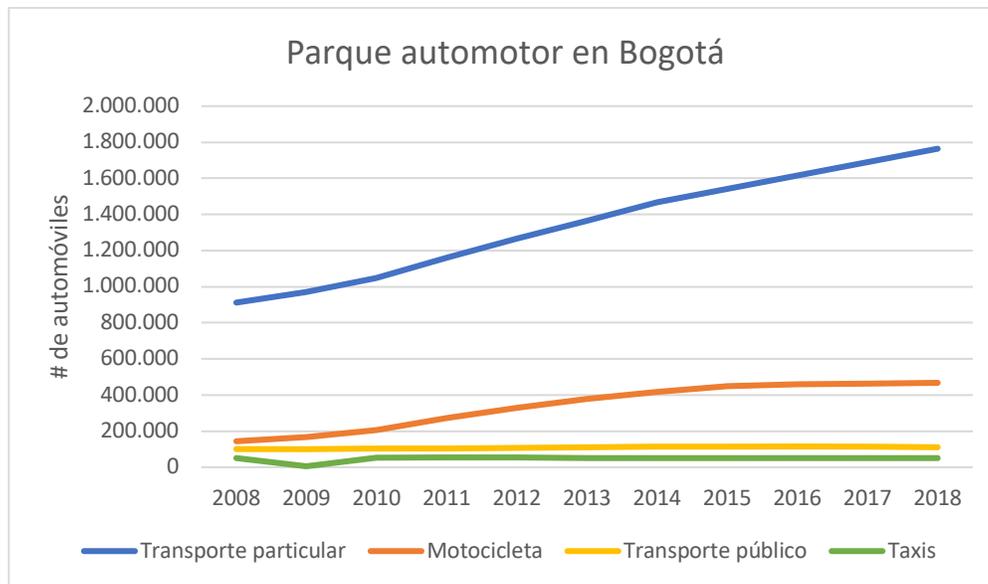
Bogotá no ha sido ajena a este fenómeno, según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), la tasa de motorización, que mide la cantidad de vehículos motorizados por habitante, es creciente en la ciudad, pasando de 117 por mil habitantes en 2011 a 240 en 2020. Una clara evidencia del aumento progresivo de automóviles en la ciudad (ver gráfica a continuación).



Además, este aumento de automóviles es primordialmente un aumento del vehículo particular. Según datos de la SDM el número de carros particulares ha crecido en Bogotá a una tasa promedio anual del 7% desde el 2008 hasta el 2018, pasando de 911.793 carros en 2008 a 1.764.105 carros, es decir, casi el doble de carros particulares en 10 años; pero más impresionante es el caso de las motos que ha crecido a una tasa promedio anual del 12% en este mismo periodo, pasando de 143.891 en 2008 a 467.496 en 2018, es decir, casi el triple en 10 años<sup>8</sup>.

En contraste, los vehículos para transporte público han crecido mínimamente en los últimos años; evidenciando la tendencia creciente a utilizar las vías de la ciudad para uso privado, en detrimento del transporte público (ver gráfica a continuación).

<sup>8</sup> El caso de las motos se explica porque es un vehículo más barato y porque no experimenta los mismos niveles de congestión del carro; pero los niveles de accidentalidad y de riesgo de muerte en un trayecto en moto son mucho mayores que en otros medios de transporte.



Este hecho es determinante pues el uso del carro particular genera mucha más congestión que el transporte público, esto debido a que las personas que se transportan en carro particular ocupan un mayor espacio vial que las personas que se transportan por otros medios de transporte.

En Bogotá, de acuerdo con información oficial, la ocupación promedio de un vehículo particular en la ciudad es de 1.2 personas por vehículo, mientras que en un bus del SITP se movilizan en promedio 60 personas por trayecto<sup>9</sup>.

Es decir, se necesitan 50 carros particulares para movilizar el mismo número de personas que viajarían en un solo bus del SITP. Esto demuestra que el carro particular en esas condiciones (1.2 personas por vehículo) hacen un uso absolutamente ineficiente del espacio vial.

Y si bien el uso del carro particular es el que produce más congestión, la gran mayoría de las personas de la ciudad no se transportan en carro particular: de acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, apenas el 15% de la totalidad de los viajes diarios en la ciudad se realiza en carro particular, mientras que el 37% de los viajes se realizan en Transmilenio o SITP.

Es decir que apenas el 15% de la totalidad de los viajes diarios en la ciudad, realizados en carro particular, son los que ocasionan en gran medida la congestión, y sus efectos negativos ya señalados en el medio ambiente, salud y productividad de Bogotá.

Todo esto nos invita a señalar que el control de la congestión que produce el carro particular debe ocupar un lugar primordial en la agenda de la política pública de movilidad en la ciudad de Bogotá. En ese sentido, el presente proyecto de acuerdo presenta una propuesta de movilidad alternativa,

<sup>9</sup> Extraído de: [Campana para respetar los carriles preferenciales en Bogotá | Portal Bogotá - Entorno de Staging \(bogota.gov.co\)](https://portalbogota.gov.co/campana-para-respetar-los-carriles-preferenciales-en-bogota)

que busca promover el uso eficiente del vehículo particular, y en ese sentido, tener efectos positivos en la movilidad.

#### La propuesta del carro compartido

El carro compartido (car-sharing o car-pooling) es una práctica de movilidad que consiste en compartir el uso del carro particular, de manera que se promueve un uso más eficiente del mismo.

En ciudades de Europa, Asia, Estados Unidos y Brasil se han desarrollado iniciativas de carro compartido a partir de alianzas entre actores del sector privado, asociativo y público, que consisten en promover el uso colectivo de vehículos particulares; en los que sus participantes usan los carros sin tener la propiedad de estos, o a partir de esquemas de copropiedad.

Diferentes estudios realizados para medir el impacto que tienen estas iniciativas en la movilidad urbana han demostrado que el uso del carro compartido tiene un efecto directo en la reducción del uso del carro particular y en la reducción de la compra de carros particulares<sup>10</sup>, y por esa vía una reducción de la congestión vehicular<sup>11</sup>.

Así mismo, el uso de carros compartidos (generalmente de flotas eléctricas o híbridas) tienen un impacto positivo en la reducción de los efectos contaminantes<sup>12</sup>. Y además, se ha probado que el carro compartido es más eficiente económica y energéticamente que el carro particular<sup>13</sup>.

Adicionalmente, un estudio realizado en barrios periféricos de la ciudad de Bogotá demuestra que las prácticas de movilidad compartida, en un contexto de bajo acceso al sistema de transporte público de la ciudad y al vehículo particular, pueden contribuir a mejorar la movilidad en estos barrios, y de esa manera, el acceso de la población pobre a los bienes y servicios que ofrece la ciudad. Esto debido a que dicho estudio encuentra que hay una alta similitud de necesidades y frecuencias de viaje entre personas que viven relativamente cerca; lo que haría óptimo una coordinación del transporte particular<sup>14</sup>.

Dados los beneficios probados en la disminución de la congestión vehicular y en la mayor eficiencia social, económica y energética, una iniciativa de carro compartido se perfila como un instrumento de política idóneo para hacer un uso eficiente del carro particular y por esa vía controlar la congestión vehicular.

---

<sup>10</sup> Roblek, V.; Meško, M.; Podbregar, (2021) I. Impact of Car Sharing on Urban Sustainability. Sustainability. Chapman, Eychmans (2020). Does Car-Sharing Reduce Car-Use? An Impact Evaluation of Car-Sharing in Flanders, Belgium.

<sup>11</sup> Li, Hong, Zhang (2016). An empirical analysis of on-demand ride sharing and traffic congestion.

<sup>12</sup> Silva, et al (2018). Buscando a mobilidade sustentável: impacto do projeto vamos de carros elétricos compartilhados por cenários simulados.

<sup>13</sup> Gil Borreguero, Capuz Rizo (2017). Análisis de ecoeficiencia del uso compartido de vehículos respecto del vehículo privado.

<sup>14</sup> Vecchio. G. 2018. Producing Opportunities Together: Sharing-Based Policy Approaches for Marginal Mobilities in Bogotá

En ese sentido, el presente proyecto de acuerdo propone la materialización en la ciudad de Bogotá de un *día del carro compartido* que permita fortalecer el uso racional del vehículo particular en la ciudad, y de esa manera, las prácticas de movilidad sostenible.

Esto se logrará a partir del desarrollo de una estrategia integral liderada por la Administración orientada fundamentalmente a sensibilizar y conmovir a la ciudadanía sobre la necesidad imperante y los múltiples beneficios de usar racionalmente el vehículo particular en Bogotá, no solo durante la jornada del día del carro compartido, sino permanentemente.

Es así como este proyecto de acuerdo busca, entre otras, promover alianzas con el sector privado y las universidades de la ciudad para que se incentive al interior de las organizaciones el uso compartido del transporte, no solo durante la jornada del día del carro compartido, sino permanentemente.

Además, dentro del proyecto de acuerdo se propone el desarrollo de un aplicativo móvil, que le permita a la ciudadanía interactuar y así construir redes para poder compartir el carro en un ambiente de confianza.

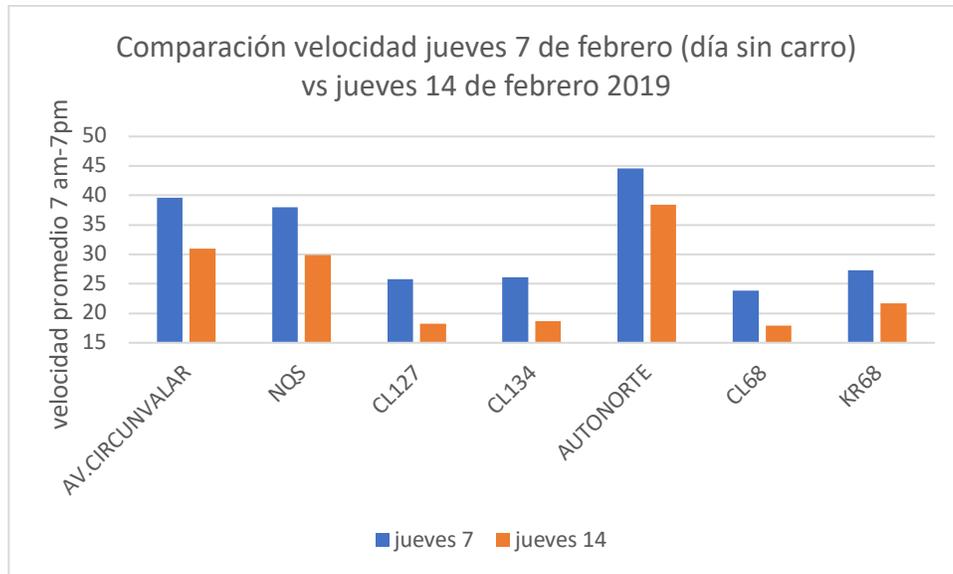
#### El día del carro compartido como medida eficaz para impactar las prácticas de la movilidad en Bogotá

De acuerdo con las mediciones realizadas por la Secretaría Distrital de Ambiente, durante los días sin carro se reduce la contaminación ambiental y auditiva en la ciudad: en las jornadas del día del carro celebradas en 2015 y 2016 se presentó una disminución cercana al 20% en material particulado comparado con un día análogo; y se presentó una reducción de los niveles de presión sonora del 28% en horas pico y 39% en horas valle<sup>15</sup>.

Además, también tiene un efecto en la reducción de la congestión vehicular: la gráfica a continuación nos muestra que durante el día sin carro del 7 de febrero del 2019 hubo un aumento promedio de **7 km por hora** en la velocidad de circulación con respecto al jueves 14 de febrero en siete principales avenidas de la ciudad, es decir un **aumento en el 30%** de la velocidad promedio.

---

<sup>15</sup> Extraído de Decreto 054 de 2017 Alcaldía Mayor de Bogotá



Ahora, si bien con esto se demuestra que el *día sin carro* tiene efectos relevantes en la disminución de la congestión vehicular, así como disminución de la contaminación ambiental y auditiva; estos efectos solo permanecen durante el desarrollo de las jornadas, pues el resto de los días sigue el mismo flujo vehicular normal de la ciudad, de manera que no se impacta positivamente sobre la conducta de los ciudadanos, ni sobre la congestión vehicular.

La gráfica a continuación prueba este hecho, pues al verificar la velocidad promedio durante los primeros días de febrero de 2019 se nota que el día 7 de febrero (día sin carro) fue un día atípico en el que se aumentó la velocidad, pero que no tuvo un efecto sobre los demás días del mes.



Pero ¿por qué el día sin carro no produce un impacto (ni siquiera a corto plazo) en las prácticas de movilidad en Bogotá? El enfoque de cultura ciudadana en la política pública nos ayuda a explicar este hecho y a sustentar que el día del carro compartido, en contraposición al día sin carro, sí tiene efectos que impactan la conducta de los ciudadanos:

Si bien el día sin carro demuestra con hechos concretos que una reducción de la circulación de los carros particulares reduce la congestión vehicular, reduce la contaminación ambiental y genera un bienestar individual y social, esto no es suficiente para que las personas cambien sus prácticas de movilidad.

Lo primero a lo que nos invita el enfoque de cultura ciudadana en la política pública es a entender que para modificar las prácticas de movilidad no es suficiente con informar o ‘concientizar’ a las personas sobre los beneficios de no usar carro particular (o a establecer una restricción como el pico y placa); es decir, no es suficiente con que las mayorías estén de acuerdo con que racionalizar el uso del carro particular genera un beneficio social o con que haya una normativa que restrinja la movilidad. Modificar los comportamientos parte también de entender que estos responden en gran medida a razones, intereses y emociones, los cuales son diversos y múltiples<sup>16</sup>

Entonces para modificar los hábitos de movilidad hay que proponer salidas que encausen razones, intereses y emociones de las personas que se movilizan: dejar de utilizar el carro no es viable a pesar de sus múltiples beneficios porque hay razones y emociones que lo impiden, por ejemplo, que las alternativas de movilidad no sean más eficientes ni generen un mayor bienestar, o que el transporte público no genere confianza o promueva la sensación de inseguridad.

Pero usar el carro de forma compartida sí es viable, pues hay razones y emociones que pueden impactar en el corto y largo plazo: se puede seguir usando el vehículo particular, se generan redes de confianza que reducen la sensación de inseguridad, se pueden reducir los costos de supervisión y de operación de los vehículos particulares, se puede reducir la congestión vehicular y en esa medida se puede reducir la contaminación ambiental y generar efectos positivos en la productividad de la ciudad.

## **VI. IMPACTO FISCAL**

El presente acuerdo no tendría impacto fiscal adicional para Bogotá pues los recursos requeridos se obtendrían del presupuesto de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad, dado que la iniciativa del ‘día del carro compartido’ se alinea perfectamente con una de las iniciativas de inversión para el año 2022 de esta entidad.

A saber, dentro del proyecto de inversión 7588 de la SDM *‘Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y Región’*, que tiene una financiación de \$7.656 millones para el año 2022, se establece que una de las iniciativas que se priorizará en el marco del Plan de

---

<sup>16</sup> Mockus et al (2012). Antípodas de la violencia. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina.

Desarrollo Distrital *'Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI'* es la siguiente:

- Realizar la implementación de políticas de gestión de la demanda y otros mecanismos para el desincentivo del uso ineficiente del vehículo privado:
  - a) Formular e implementar estrategias de gestión de la demanda del transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados;
  - b) Diseñar, gestionar e implementar una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad;
  - c) Realizar apoyo técnico, administrativo y/o financiero a los proyectos de movilidad.

Y así, la implementación del presente Acuerdo sobre carro compartido impactaría las siguientes metas del componente de inversión de la SDM:

- Formular e implementar el 100% de las estrategias de gestión de la demanda de transporte que fomenten el uso eficiente de los vehículos privados.
- Realizar el 100% del apoyo técnico, administrativo, legal y financiero a los proyectos de movilidad
- Diseñar, gestionar e implementar el 100% de una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad.

## **VII. TÍTULO-ATRIBUCIONES-CONSIDERANDOS**

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 127 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA CREACIÓN DEL DÍA DEL CARRO COMPARTIDO CON EL PROPÓSITO DE INCENTIVAR EL USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PARTICULAR”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales y en especial las conferidas por el Decreto-Ley 1421 de 1993.

#### **ACUERDA:**

#### **VIII. ARTICULADO**

**Artículo 1- Objeto.** Ordenar la creación del *día del carro compartido* a partir del año 2023, como una medida para fortalecer el uso racional del vehículo particular, y en consecuencia, mejorar las prácticas de movilidad en la ciudad y generar efectos positivos en el medio ambiente.

El propósito de esta medida es incentivar la práctica del uso compartido del vehículo particular en la ciudad con el fin último de reducir, de forma sostenible y acudiendo a la mutua cooperación, la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

**Parágrafo:** Para efectos de este Acuerdo se entiende por “carro compartido” una práctica de movilidad donde tres (3) o más personas acuerdan voluntariamente compartir un vehículo particular para realizar desplazamientos de un lugar a otro.

**Artículo 2.** La Administración Distrital expedirá, mediante decreto, la reglamentación de la medida de la que trata el artículo 1 del presente Acuerdo, incorporando la estrategia (incluyendo la estrategia pedagógica), los incentivos y las medidas de restricción vehicular necesarias para la implementación de dicha jornada.

**Artículo 3. –Lineamientos para la implementación del día del carro compartido.** La Administración Distrital liderará la estrategia para la implementación del día del carro compartido, la cual debe contemplar mínimo los siguientes lineamientos:

- a. Crear acciones, estrategias y campañas pedagógicas para promover la cooperación en el ámbito de la movilidad de la ciudad. A su vez, estrategias pedagógicas que muestren a la ciudadanía la importancia y los beneficios de la movilidad sostenible y el uso racional del vehículo particular, a través de acciones de agencia cultural que permitan sumar esfuerzos de ciudadanos, entidades educativas, empresas, instituciones estatales, organizaciones no gubernamentales, agremiaciones o juntas de vecinos, entre otras instituciones.
- b. Gestionar alianzas con todas las entidades del distrito, empresas y universidades de la ciudad para que al interior de estas organizaciones se creen incentivos institucionales para el uso del carro compartido y para que estas organizaciones puedan prestar apoyo logístico y pedagógico para la implementación de la jornada.

- c. Realizar un monitoreo pedagógico orientado a que las autoridades de tránsito vigilen el correcto desarrollo de la jornada y sensibilicen a la ciudadanía sobre los beneficios de la movilidad sostenible y el uso racional del vehículo particular.
- d. Construir redes de confianza entre ciudadanos con capital social compartido, para que a través del uso de las TIC de la que trata el artículo 4 del presente Acuerdo, puedan compartir su vehículo en condiciones de seguridad y confianza.
- e. Generar alianzas entre la policía, IDARTES y organizaciones de artistas para que quien regule el día del carro compartido sean autoridades policivas junto con autoridades culturales.

**Artículo 3. Plataforma móvil para el uso del carro compartido.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, creará una aplicación móvil orientada a promover el uso compartido de los vehículos particulares.

Esta aplicación móvil deberá facilitar la interacción entre ciudadanos para que estos puedan gestionar viajes compartidos multi-destino durante la jornada y los demás días del año. Además, la aplicación podrá generar certificados de viaje individuales a los pasajeros que les permita validar la realización de sus trayectos.

**Parágrafo 1.** La aplicación deberá crearse y actualizarse año a año, en caso de ser requerido, previo a la realización del día del carro compartido.

**Parágrafo 2.** La Secretaría Distrital de Movilidad se encargará de todas las acciones de publicidad y de promoción para sensibilizar a la ciudadanía sobre el uso de la aplicación móvil, previo a la realización del día del carro compartido.

**Artículo 4. Seguimiento a la jornada.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y Secretaría Distrital de Ambiente, realizarán el seguimiento y monitoreo de la jornada del día del carro compartido, con el propósito de medir su impacto sobre la congestión vehicular y la contaminación en la ciudad, a través de los mecanismos de medición que dispone la Administración Distrital para tales fines.

**Parágrafo 1.** La Administración Distrital contratará mediante una convocatoria abierta la realización de un estudio independiente de corte cualitativo y cuantitativo sobre la jornada del día del carro compartido que permita comprender los beneficios, puntos críticos e intereses, razones y emociones de los ciudadanos y las ciudadanas acerca del uso del carro compartido en Bogotá.

**Artículo 6.** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**DIEGO ANDRES CANCINO**  
Concejal de Bogotá, D.C.  
Partido Alianza Verde  
Autor del Proyecto de Acuerdo