



**Concejo  
de Bogotá**

## MEMORANDO

**PARA: DAVID ANTONIO FANDIÑO GARZÓN**

Subsecretario Comisión Primera Permanente Del Plan

**DE:** H.C. Julián Triana Vargas, ponente – H.C Armando Gutiérrez Gonzalez

**ASUNTO:** Ponencia Proyecto de Acuerdo 156 de 2024


Respetado señor Secretario:

De conformidad con lo señalado en el asunto, me permito rendir **ponencia positiva con modificaciones** para primer debate al Proyecto de Acuerdo No. 156 de 2024 ***“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LINEAMIENTOS PARA LA MODIFICACIÓN DE MEDIDAS QUE RESTRINJAN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ”***

**ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ**  
Concejal de Bogotá  
Coordinador Ponente

**JULIAN TRIANA VARGAS**  
Concejal de Bogotá  
Ponente



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

## PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

### PROYECTO DE ACUERDO N.º 156 DE 2024

***“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LINEAMIENTOS PARA LA MODIFICACIÓN DE MEDIDAS QUE RESTRINJAN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ”***

#### 1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

Fijar lineamientos que permitan a la Administración Distrital hacer modificaciones a medidas que restrinjan la circulación de vehículos automotores en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá, entre ellas el “pico y placa”, con bases técnicas derivadas de estudios previos hechos con anterioridad a cualquier modificación de las mencionadas medidas.

#### 2. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá en concordancia con las disposiciones legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993 tiene dentro de sus atribuciones el siguiente marco normativo:

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


**Artículo 313.** Corresponde a los Concejos:

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

(...)

#### **El Decreto Ley 1421 de 1993**

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

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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

(...)

### 3. FUNDAMENTO JURÍDICO

#### MARCO NORMATIVO CONSTITUCIONAL

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

**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.


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 24.** *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.*

**ARTÍCULOS 79 y 95.** Señalan respectivamente, por un lado, que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y, por el otro, que es un deber de la persona y del ciudadano obrar conforme al principio de solidaridad social.

#### Ley 769 de 2002

**ARTÍCULO 1.** *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”,* modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, señala en su inciso segundo que, *“(...) todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y*

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

*reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”*

### **Ley 769 de 2002**

**ARTÍCULO 3.** Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010. <El nuevo texto es el siguiente> **AUTORIDADES DE TRÁNSITO.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

- El Ministro de Transporte.
- Los Gobernadores y los Alcaldes
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.
- Los Agentes de Tránsito y Transporte.


### **MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

#### **ACUERDO 741 DE 2019**

**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.

#### **PROYECTO DE ACUERDO N° 431 DE 2016 (CONCEJO DE BOGOTÁ)**

**ARTÍCULO 1º.** La administración distrital, con criterios de racionalidad y progresividad, implementará estrategias de accesibilidad, movilidad alternativa y sostenible en las entidades distritales, dirigidas a sus servidores públicos del orden central y descentralizado, con el propósito de impulsar y promover una mejor movilidad cotidiana, así como, favorecer su actividad, productividad laboral y calidad de vida de los funcionarios del Distrito.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**ARTÍCULO 2º.** Las entidades distritales elaborarán en cada dependencia, un estudio técnico en el cual se recopile información y datos, sobre las condiciones actuales de movilidad de los funcionarios para llegar y salir de sus sitios de trabajo, identificar los medios de transporte que utilizan en sus desplazamientos, los problemas y disfunciones presentadas en sus trayectos, con el fin de desestimular y reducir la dependencia y el uso de vehículo privado, fortalecer el uso del transporte público y las Rutas Colectivas Institucionales e implementar nuevas formas de accesibilidad y movilidad alternativa universal, más eficientes, sostenibles con el medio ambiente por parte de los trabajadores del Distrito.

**PARÁGRAFO:** Los estudios técnicos que elaboren las entidades distritales a que se hace referencia anteriormente, deben tener en cuenta los lineamientos definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad sobre la materia que se trata, debiendo dicha Secretaría apoyar con capacitaciones y material que oriente el desarrollo de los Planes de Movilidad de las entidades.


#### **4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La medida de pico y placa fue implementada en la ciudad de Bogotá en 1998 en la administración, **Enrique Peñalosa** durante su primera alcaldía, la medida buscaba una reducción en la cantidad de vehículos que circulaban en las horas pico en la Ciudad, sin embargo, la medida se quedó corta frente al desbordado aumento del parque automotor y la insuficiencia de vías por lo que no alcanzó el resultado esperado inicialmente se implementó mientras se adelantaban las obras de construcción del sistema **Transmilenio**, y funcionaba desde las 6:00 a.m. y las 10:00 a.m. y desde la 1:00 de la tarde hasta las 9:00 de la noche.

En **2002**, bajo la administración del alcalde **Antanas Mockus** se amplió la restricción a cinco horas e implementó la rotación anual de días sin embargo en **2009** el alcalde **Samuel Moreno** amplió la medida a 14 horas diarias.

En la administración de **Gustavo Petro**, en el año **2012**, se modificó la duración de la medida pasando de 14 a 7 horas y se implementó el esquema de pares e impares según el día de la semana.

En el año 2020 durante la pandemia, la alcaldesa **Claudia López** levantó la medida hasta septiembre de 2020. E implementó varias modificaciones más, como

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

el **Pico y Placa Solidario**, que establece el pago de una contribución que permitía circular libremente, también se probó la medida de **Carro Compartido**, que permite a los conductores usar su vehículo en horas de restricción siempre que en el vehículo circularan más de dos personas con el conductor.

Finalmente, como consecuencia de las diversas obras por las que atraviesa la ciudad, la administración de Claudia López decretó un '**Pico y Placa extendido**' ampliando la medida de 6:00 a.m. a 9:00 p.m. y modificando nuevamente la rotación de los números de las placas y los días en que pueden circular.


## 5. NECESIDAD DE LA MEDIDA

El aumento en el parque automotor, el aumento poblacional y la ejecución simultánea de obras de infraestructura en la capital, obligan a sostener medidas que disminuyan o restrinjan el tiempo de circulación de los automotores con el fin de mejorar los tiempos de desplazamiento, por ello una medida como el “pico y placa” que en principio se estableció como temporal se ha convertido en una necesidad permanente que es reconocida incluso por quienes ven restringida la circulación de sus vehículos.

En Bogotá el parque automotor ha tenido un aumento exponencial en los últimos 10 años, pues mientras en 2011 se tenían 1.730.717 vehículos matriculados en la ciudad, a 2022 esta cifra pasó a 2.399.635 vehículos, que circulan por las vías de Bogotá, adicionalmente se le deben sumar los vehículos que diariamente ingresan a desde municipios circundantes como Chía, Cota, Soacha, Mosquera.

Las modificaciones que se hagan al pico y placa requieren de un fundamento técnico, consecuencia de la realización de un estudio minucioso que permita identificar de manera concreta, factores tan importantes como, el número de vehículos que circulan diariamente, los números de placas que más circulan, la efectividad de las exenciones la implementación de incentivos como el de circular con determinado número de pasajeros dentro del vehículo, la frecuencia de los viajes, las vías y horarios de mayor circulación y congestión, entre otros, que tengan como resultado el ajuste de la medida de “pico y placa” con un fundamento técnico.

## 6. IMPACTO FISCAL

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el análisis del impacto fiscal en cualquier proyecto de acuerdo que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el marco fiscal de mediano plazo, así mismo, deberá estar incluido expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámites respectivas.

*“En este caso, se sugiere que la Secretaría Distrital de Hacienda pueda pronunciarse previamente a la discusión de esta iniciativa con el fin de conocer el respectivo concepto de viabilidad que debe emitir como entidad asesora del Concejo de Bogotá, según el artículo 11°, literal f del Decreto Distrital 601 de 2014; haciendo énfasis en las fuentes y gastos en los que se incurriría para la implementación de este Proyecto de Acuerdo”.*


Sin embargo, es relevante mencionar, que, para el caso concreto, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

*“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 conducirían 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 macro-económicas, 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”.*

## **7. CONSIDERACIONES Y SUGERENCIAS DE MODIFICACIÓN DEL PONENTE**

### **Movilidad en Bogotá**

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

La movilidad urbana en Bogotá desempeña un papel crucial en el desarrollo sostenible y el bienestar de sus habitantes. La ciudad, con su crecimiento constante y dinamismo, se enfrenta a desafíos significativos en movilidad, relacionados con el congestionamiento vehicular, los tiempos de desplazamiento y la calidad del aire. En este contexto, la movilidad se convierte en un factor determinante para garantizar la eficiencia económica, la equidad social y la preservación del medio ambiente.

De acuerdo con el diario La República, en conversación con la Secretaría de Movilidad (2023), en Bogotá circulan aproximadamente 32.000 vehículos por hora y 900.000 al día a una velocidad aproximada de 23 km/h, lo que indica un alto flujo vehicular y una baja velocidad promedio. Asimismo, solo el 14% de los viajes en Bogotá se realizan en carro particular, no obstante, ocupan el 85% del espacio público, señalando la disparidad en los procesos de movilidad en la ciudad.


Esta disparidad se agrava con el comportamiento del parque automotor. De acuerdo con un estudio de la Universidad Militar (2022), el índice de motorización<sup>1</sup> de Bogotá era de 88 vehículos motorizados por cada 1000 habitantes, mientras que para el año 2022 se estimó en 126,5 vehículos por cada 1000 habitantes, lo cual evidencia el aumento en la tenencia de vehículos para la ciudad. Asimismo, dentro del mismo estudio, se enuncia el aumento de la adquisición de vehículos usados en la ciudad, teniendo un aumento del 46% comparando el primer bimestre del 2018 a 2022. Lo anterior demuestra que el parque automotor que circula en la ciudad tiene más de 10 años, vehículos que, por su antigüedad, disminuyen la calidad del aire, haciendo que la movilidad en Bogotá también sea un tema de interés medioambiental y de salud pública.

Todo ello genera que la ciudad presente serios problemas de movilidad, en especial el centro de la ciudad y algunas localidades donde se concentran la mayor cantidad de actividades donde se requiere el desplazamiento de vehículos. Por lo cual, es plausible pensar que hay determinadas zonas y vías de la ciudad con mayor congestión y, por tanto, con menor calidad del aire.

---

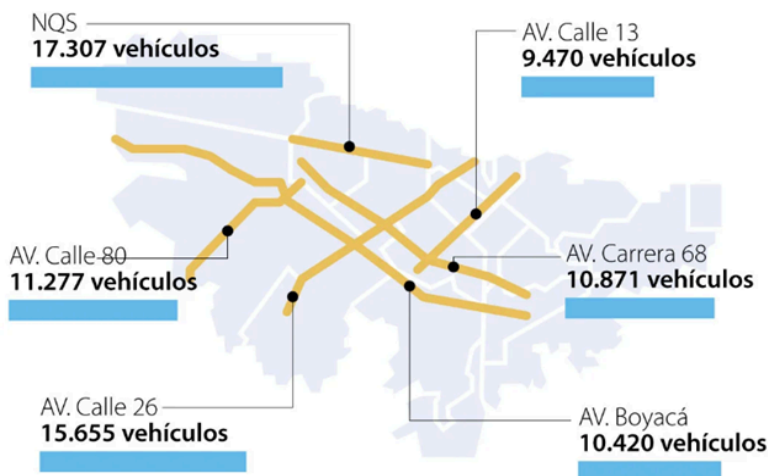
<sup>1</sup> El índice de motorización es la relación entre el número de vehículos particulares y la población total en un determinado territorio.



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

### RADIOGRAFÍA DE LOS TRANCONES SEGÚN LAS PLATAFORMAS DE MOVILIDAD


CANTIDAD DE VEHÍCULOS ENTRE LAS 5:00 P.M. Y LAS 6:00 P.M.



**Gráfico 1.** Tomado del Diario La República con cifras de la Secretaría Distrital de Movilidad 2023

Por otro lado, de acuerdo con las mediciones diarias de las estaciones de monitoreo de la calidad del aire en la ciudad, es evidente que ciertas zonas de la ciudad tienen una menor calidad del aire por las actividades propias de su territorio (por ejemplo, industria y paso de tráfico pesado), lo cual empeora en horas pico. Entre ellas, las localidades más contaminadas son Kennedy, Usme, Ciudad Bolívar, Puente Aranda y Bosa.

También es importante destacar que el problema de la movilidad en Bogotá no solamente se debe a la cantidad de vehículos que transitan por la ciudad, también existen otros factores que generan problemas de tráfico y movilidad en general, algunos de esos factores tienen relación con obras viales, la ejecución de obras de infraestructura, como la construcción de nuevas troncales de TransMilenio, del Metro o la reparación de vías, lo cual genera cierres y desvíos que impactan la movilidad y aumentan los tiempos de desplazamiento. De acuerdo con el IDU (2022), Bogotá tenía activos alrededor de 627 frentes de obra para el 2022, no obstante, para el año 2023, debido a las obras de infraestructura de la ciudad, el IDU pronosticó un aumento de los frentes a 1166 (El Espectador, 2023), lo cual implica un desafío para la movilidad de la ciudad.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Adicional a lo anterior, es importante mencionar otros factores que influyen en la calidad de la movilidad en Bogotá, como lo son: la falta de cultura vial, el comportamiento inadecuado de algunos conductores, el mal parqueo, la Insuficiencia del transporte público (en cobertura y calidad), entre otros.

### **Pico y placa**


El pico y placa en Bogotá ha sido la medida por excelencia de la restricción de la movilidad en la ciudad por más de 20 años y ha colaborado, en medio de sus críticas, a la disminución del tráfico vehicular. De igual manera, ha generado la disminución de la contaminación, mediante la mejora de la calidad del aire en Bogotá, especialmente en lo que respecta a material particulado y gases contaminantes.

La medida del pico y placa mejora la movilidad, se ha evidenciado una reducción en los tiempos de viaje durante las horas pico, especialmente en las zonas con mayor congestión vehicular. No obstante, es importante hacer una revisión y actualización de la medida, bien lo ha dicho Ricardo Montezuma, Ph.D. en movilidad y urbanismo, en El Espectador (2020) “el pico y placa es la medida más fácil y la que ya se ha probado de todas las maneras y en todos los formatos (...) La herramienta en sí no es mala, pero se debe complementar con otras e incluso con tecnología y se ha mantenido, además de que es la más fácil”. Eso sin mencionar de que el mecanismo de funcionamiento de la medida (el número par o impar de la placa) ha incentivado, a lo largo del tiempo, el aumento del parque automotor en vehículos particulares.

Si bien es cierto, se ha reformado en varias ocasiones como lo ha sido la extensión de la franja horaria o la implementación del Pico y Placa Solidario (que ha generado mayores recursos para la financiación de la infraestructura vial y el fomento de la movilidad sostenible). La medida sigue siendo insuficiente para la configuración adecuada de la movilidad en Bogotá.

A Colombia se suman varios países que implementan medidas similares a las que se utilizan en nuestra ciudad, como es el caso de Ecuador, Perú, México, Inglaterra e India.

- **En la capital de Ecuador, Quito** el Pico y Placa se aplica de lunes a viernes de 07:00 a 09:30 horas y de 16:00 a 19:30 horas. Esto significa que, durante estos horarios, los vehículos con placas terminadas en un número

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

par no podrán circular los lunes, mientras que los vehículos con placas terminadas en un número impar no podrán circular los martes.

Los vehículos con placas terminadas en un número par no podrán circular los miércoles, mientras que los vehículos con placas terminadas en un número impar no podrán circular los jueves, el viernes, el Pico y Placa se aplica a los vehículos con placas terminadas en números pares e impares.


Quito implementó el Pico y Placa en el año 2004 con el objetivo de mejorar la circulación vehicular en la ciudad, desde entonces, este sistema se ha convertido en una herramienta eficaz para reducir el tránsito en esta ciudad.

También hay algunas excepciones al Pico y Placa en esta ciudad, los vehículos que transporten personas con discapacidad, los vehículos eléctricos, los vehículos oficiales como los de bomberos y ambulancias están exentos de esta medida.

El Pico y Placa contribuye a reducir los niveles de contaminación debido a que se limita la circulación de vehículos, esto se debe a que los vehículos más antiguos, los que tienen una mayor emisión de gases nocivos, son los primeros en ser restringidos, esto ayuda a reducir la cantidad de gases nocivos en el aire, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire en la ciudad.

Según el diario 'El Comercio', *“en Quito cada año se suman más de 17.000 carros al parque automotor, por lo que esta restricción en la movilidad ha contribuido a que haya menos congestiones viales”*.

- **En Ciudad de México**, se implementa el programa “Hoy No Circula”, un plan urbano que parcialmente limita la circulación de vehículos con el objetivo de controlar y reducir los niveles de contaminación ambiental. Este programa está en vigencia desde 1989 y se ha extendido a 16 delegaciones del Distrito Federal. La restricción vehicular opera desde las 5 de la mañana hasta las 10 de la noche. En situaciones de aumento en los niveles de contaminación, se activa el doble “Hoy No Circula”, añadiendo un día adicional de restricción para los vehículos.
- **En Londres, Inglaterra**, la medida de 'pico y placa' lleva 40 años en implementación y difiere de la implementada en la capital de Colombia. En esta ciudad, se aplica un cargo tarifario a los vehículos que circulan en el

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


centro de la ciudad entre las 7 a. m. y las 6 p. m. de lunes a viernes, teniendo en cuenta el tráfico zonal.

- **En Nueva Delhi, India**, en el hemisferio occidental, enfrentó niveles alarmantes de contaminación en 2014. Como respuesta, las autoridades establecieron una restricción del 50% en la movilización de automóviles y vehículos de carga.

Lo anterior demuestra que la configuración del pico y placa va más allá de los estándares del número de placa. Por lo que es necesario que su modificación vincule criterios técnicos y alternativos a los ya establecidos. Por lo anterior, se recomienda que la medida del Pico y Placa contemple lo siguiente:

- **Revisar el Pico y Placa solidario:** pues dadas las obras de la primera línea del metro, la gente está optando por pagar. De acuerdo con el estudio de la Universidad Militar (2022) más de 10.479 vehículos se han acogido al pico y placa solidario, por lo cual es necesario reajustar.
- **Revisar la composición del parque automotor:** es necesario acompañar la medida con restricciones relacionadas con el cambio de la composición del parque automotor de la ciudad como lo es: el aumento de los autos usados y la disminución de los nuevos y el aumento de las motocicletas (Universidad Militar, 2022).
- **Revivir la discusión del cobro por congestión:** propuesta que se discutió hace aproximadamente 10 años por iniciativa del Alcalde Mayor, lo cual debe incluir la evaluación de las vías y las alternativas de transporte público para la ciudadanía. (El Espectador, 2021)
- **Innovación de las medidas de seguimiento a los vehículos en Bogotá:** hace falta implementar mecanismos de identificación de los vehículos de la mano con la tecnología que hagan más posible la implementación de políticas relacionadas con la regulación del transporte. Como lo son la placa electrónica o el chip de identificación.

La movilidad eficiente es un componente esencial para el funcionamiento adecuado de la economía bogotana. Un sistema de transporte ágil facilita la conexión entre zonas comerciales, industriales y residenciales, estimulando así el comercio y la actividad económica. La rápida circulación de bienes y servicios contribuye al crecimiento económico y al fortalecimiento de la competitividad de la ciudad en el ámbito nacional e internacional.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

La calidad de vida de los ciudadanos está intrínsecamente ligada a la movilidad. Un sistema de transporte público eficiente, combinado con opciones de movilidad sostenible, como ciclovías y espacios peatonales, mejora la accesibilidad a servicios básicos, educación y oportunidades de empleo. La reducción de los tiempos de desplazamiento no solo aumenta la productividad, sino que también permite a las personas disfrutar de más tiempo para el ocio y la convivencia familiar.

## 8. CONCLUSIONES

En conclusión, la movilidad urbana en Bogotá representa un aspecto fundamental para el desarrollo sostenible y el bienestar de sus habitantes. Sin embargo, la ciudad enfrenta desafíos significativos en este ámbito, como el congestionamiento vehicular, los tiempos de desplazamiento prolongados y la baja calidad del aire. Estos problemas afectan la eficiencia económica, la equidad social y la salud pública en la ciudad.


La implementación del pico y placa ha sido una medida destacada para mitigar el tráfico vehicular y reducir la contaminación atmosférica. Aunque ha demostrado ser efectiva en cierta medida, es evidente que se requieren ajustes y complementos para abordar eficazmente los problemas de movilidad en Bogotá.

Es esencial considerar otros factores que influyen en la movilidad, como la infraestructura vial, el comportamiento de los conductores y la disponibilidad del transporte público. Además, es necesario evaluar y actualizar continuamente las políticas y medidas de movilidad para adaptarse a las necesidades cambiantes de la ciudad.


En última instancia, una movilidad eficiente no solo impulsa el desarrollo económico, sino que también mejora la calidad de vida de los ciudadanos al proporcionar accesibilidad a servicios y oportunidades. Por lo tanto, es fundamental seguir trabajando en la mejora y optimización del sistema de transporte en Bogotá para garantizar un futuro sostenible y próspero para todos sus habitantes.

Por todo lo anterior, se da ponencia positiva con modificaciones al proyecto de acuerdo como se muestra a continuación.

## MODIFICACIONES

 <p><b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b></p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


PROYECTO DE ACUERDO 156 DE 2024  Articulado original	MODIFICACIONES POR ARTICULADO
<b>Título:</b> “Por medio del cual se fijan lineamientos para la modificación de medidas que restrinjan la circulación de vehículos automotores en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá”	<b>IGUAL</b>
<p><b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La administración Distrital podrá hacer modificaciones a las medidas que restrinjan la circulación de vehículos automotores en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá, entre esos el “pico y placa”, cuando medie un estudio técnico que sirva de fundamento al cambio de la medida.</p> <p><b>PARÁGRAFO:</b> Los estudios que sirvan de base y justifiquen cualquier modificación sobre este asunto se publicarán para conocimiento de la ciudadanía.</p>	<p><b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La administración Distrital se reserva el derecho de efectuar ajustes a las medidas que regulan la circulación de vehículos automotores en el área urbana de la ciudad de Bogotá, incluyendo el sistema de "pico y placa", siempre y cuando estos cambios estén respaldados por un estudio técnico que sustente la modificación.</p> <p><b>PARÁGRAFO:</b> Todos los estudios que fundamenten y justifiquen cualquier modificación relacionada con este tema serán publicados, garantizando así la transparencia y conocimiento por parte de la ciudadanía.</p>
<p><b>ARTÍCULO 2.</b> La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, adelantará un estudio técnico que contenga como mínimo un análisis de los siguientes factores de la movilidad, previo a hacer modificaciones sobre la medida de “pico y placa”, entre otros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Número de vehículos que circulan en días hábiles.</li> <li>2. Números de placas de los vehículos que circulan en días hábiles.</li> </ol>	<p><b>ARTÍCULO 2.</b> La Administración Distrital, a través de la <b>Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente</b>, adelantará un estudio técnico que contenga como mínimo un análisis de los siguientes factores de la movilidad, previo a hacer modificaciones sobre la medida de “pico y placa”, entre otros:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Número de vehículos que circulan en días hábiles.</li> <li>2. Números de placas de los vehículos que circulan en días hábiles.</li> </ol>

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

3. Horarios y número de vehículos que entran y salen de Bogotá en días hábiles.  4. Horarios y número de vehículos que circulan en días hábiles por corredores principales de la ciudad  5. Horas de días hábiles en las que circulan mayor número de vehículos en Bogotá.  6. Principales destinos de los conductores en días hábiles.  7. Encuesta sobre el uso de la medida de carro compartido.	3. Horarios y número de vehículos que entran y salen de Bogotá en días hábiles.  4. Horarios y número de vehículos que circulan en días hábiles por corredores principales de la ciudad  5. Horas de días hábiles en las que circulan mayor número de vehículos en Bogotá.  6. Principales destinos de los conductores en días hábiles.  7. Encuesta sobre el uso de la medida de carro compartido.  <b>8. Índices de calidad de aire a nivel local.</b>  <b>9. Localidades con mayor congestión y flujo de viajes en la ciudad.</b>
<b>ARTÍCULO 3.</b> El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.	<b>IGUAL</b>

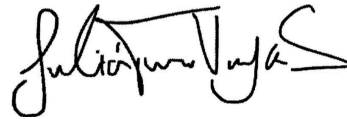
## 8. CONCLUSIÓN DE LA PONENCIA.

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, y atendiendo la pertinencia del proyecto, nos permitimos presentar ponencia **POSITIVA CON MODIFICACIONES** al Proyecto de Acuerdo No. 156 de 2024 ***“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LINEAMIENTOS PARA LA MODIFICACIÓN DE MEDIDAS QUE RESTRINJAN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ”***

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019




**ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ**  
 Concejal de Bogotá  
 Coordinador Ponente



**JULIAN TRIANA VARGAS**  
 Concejal de Bogotá  
 Ponente



 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

## PROYECTO DE ACUERDO N° 156 DE 2024

### “POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LINEAMIENTOS PARA LA MODIFICACIÓN DE MEDIDAS QUE RESTRINJAN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ”

#### EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por los numerales 1 y 25 del artículo 12 del Decreto-Ley 1421 de 1993,


#### ACUERDA:

**ARTÍCULO 1. Objeto.** La administración Distrital se reserva el derecho de efectuar ajustes a las medidas que regulan la circulación de vehículos automotores en el área urbana de la ciudad de Bogotá, incluyendo el sistema de "pico y placa", siempre y cuando estos cambios estén respaldados por un estudio técnico que sustente la modificación.

**PARÁGRAFO:** Todos los estudios que fundamenten y justifiquen cualquier modificación relacionada con este tema serán publicados, garantizando así la transparencia y conocimiento por parte de la ciudadanía

**ARTÍCULO 2.** La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, adelantará un estudio técnico que contenga como mínimo un análisis de los siguientes factores de la movilidad, previo a hacer modificaciones sobre la medida de “pico y placa”, entre otros:

1. Número de vehículos que circulan en días hábiles.
2. Números de las placas de los vehículos que circulan en días hábiles.
3. Horarios y número de vehículos que entran y salen de Bogotá en días hábiles.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

4. Horarios y número de vehículos que circulan en días hábiles por corredores principales de la ciudad
5. Horas de días hábiles en las que circulan mayor número de vehículos en Bogotá.
6. Principales destinos de los conductores en días hábiles.
7. Encuesta sobre el uso de la medida de carro compartido.
8. Índices de calidad de aire a nivel local.
9. Localidades con mayor congestión y flujo de viajes en la ciudad.

**ARTÍCULO 3.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.