



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2799 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO. AGOSTO 29 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER UNA ESTRATEGIA DE ACOMPAÑAMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO A LA ACTIVIDAD QUE HACEN LOS BICITENDEROS Y BICIMENSAJEROS EN BOGOTA D.C.”.....	7144
PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN CONSEJO DISTRITAL PARA LA PROMOCIÓN Y DEFENSA DEL USO DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7158

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER UNA ESTRATEGIA DE ACOMPAÑAMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO A LA ACTIVIDAD QUE HACEN LOS BICITENDEROS Y BICIMENSAJEROS EN BOGOTA D.C.”

I. OBJETO.

Este proyecto de acuerdo busca generar una serie de lineamientos para promover la inclusión dentro del listado de actividades económicas de aprovechamiento de espacio público, aquellas asociadas a la bicicleta como medio de transporte de bienes de consumo y/o servicios de mensajería.

Es la primera vez que se presenta un proyecto de acuerdo referido a la inclusión de una actividad económica relacionada con la permanencia y disfrute del espacio público por parte del bici-usuario.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

La ciudad ha venido sufriendo transformaciones positivas alrededor del creciente uso de la bicicleta, es así que las políticas distritales y la necesidad de la bicicleta para mejorar los tiempos de movilidad han potenciado el uso de este medio de transporte por parte de miles de bogotanos.

Mientras en el año 2005, se realizaban alrededor 300.000 viajes, actualmente la cifra oscila entre los 600.000 viajes, eso significa un incremento del 100% de estos viajes en tan solo 13 años. Para solventar el creciente número de viajes se ha construido una infraestructura dedicada a la bicicleta, tales como ciclorrutas y bicicarriles.

Localidad	2015	2018-I
Usaquén	46	48
Chapinero	13	16
Santafé	12	12
San Cristóbal	3	3
Usme	6	7
Tunjuelito	15	17
Bosa	27	30
Kennedy	69	78
Fontibón	18	22
Engativá	55	56
Suba	78	82
Barrios Unidos	27	30
Teusaquillo	32	40
Los Mártires	10	10
Antonio Nariño	4	4
Puente Aranda	15	32
La Candelaria	1	1
Rafael Uribe Uribe	5	5
Ciudad Bolívar	7	10
TOTAL KMS RED DE CICLORRUTA	443	503

Fuente: SDM-SIGIDU 2018. Agosto de 2018.

Esta red de ciclorrutas ha permitido que miles de personas opten por la bicicleta como un medio alternativo de transporte, no solo para desplazamientos personales, sino que ha crecido una tendencia de nuevas formas de economías colaborativas asociadas a éste tipo de transporte.

Aunque no existe una definición o un concepto de economía colaborativa, se puede decir que es un modelo que se basa en el *"intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían infrautilizados a cambio de una compensación pactada entre las partes"*.

"Rachel Bostman, autora del libro "What's Mine Is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We Live", la economía colaborativa se resume en el axioma de que "lo que es mío es tuyo, a cambio de una pequeña contraprestación". (...) La era de la economía colaborativa supone un cambio cultural en el que pasamos básicamente de una economía de propiedad y de tenencia a una economía de acceso. En este complejo y nuevo ecosistema una parte clave del mismo son los mecanismos de reputación. Estos mecanismos otorgan al usuario que quiere acceder a un bien o a un servicio mayor información disponible sobre el bien o el servicio que va a consumir. Si nos vamos a montar en un coche con otro, vamos a saber, sobre la base de las opiniones de los demás, si ese conductor es puntual, si es responsable, si sobrepasa los límites de velocidad o no

lo hace, etc. Tal y como llegó a afirmar Rachel Botsman "la reputación es la nueva moneda". Si nuestra oferta es económicamente mejor que la de otro par, pero mi reputación en esa plataforma no es buena, entonces las probabilidades de ser yo quien preste el servicio o comparta mi bien son escasas, por no decir nulas." ¹ (Subrayado propio).

En ese orden de ideas, un grupo de personas emprendedoras beneficiándose de las nuevas dinámicas de desplazamiento en bicicleta han generado tácitamente un marco de aprovechamiento del espacio público que puede denominarse bicitenderos. Los bicitenderos son personas dedicadas a transportar productos a domicilio.

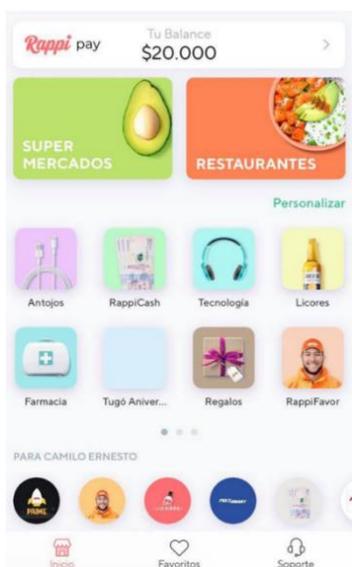
Aunque durante muchos años, vienen funcionando los "domiciliarios" que utilizan la bicicleta en los barrios de Bogotá, la idea del domicilio en bicicleta ha tenido una evolución gracias a las tecnologías de comunicación, actualmente varias plataformas o apps sirven como despachadores de cualquier tipo de productos de un sitio a otro. Es así, que muchos biciusuarios han visto en estas actividades una oportunidad de generar ingresos adicionales de forma autónoma y una forma de ocupar su tiempo libre convirtiéndose en una opción laboral.²

Una de las Apps más conocidas en el mercado es "Rappi", según diversas notas de prensa, encontramos que Rappi es una compañía colombiana que se fundó a mediados de 2015. Rappi transporta comidas preparadas de restaurantes, pero también incursiona en la categoría de supermercados, compras de conveniencia, categorías de licores y de farmacia ya sea en bicicleta o motocicleta. Otra compañía reconocida es Uber Eats que tiene un modelo similar al de RAppi.

Pero también están los bicimensajeros que funcionan a través de apps como Mensajeros Urbanos, que recogen documentos o mercancías pequeñas y lo llevan a otro punto en un tiempo determinado.

¹ Ver: <http://www.elmundo.es/tecnologia/2015/01/11/54acd472ca4741c6298b456a.html>

² En las economías colaborativas, las plataformas o apps funcionan como un modelo negocio dedicado al encuentro entre la oferta y la demanda entre un proveedor y un usuario. El modelo funciona a partir de la confianza entre dos personas que no necesitan conocerse y a través de plataformas tecnológicas se contactan: transporte para viajes largos (BlaBlaCar), habitaciones o vivienda (Airbnb), servicio de transporte individual o compartido (Uber) parqueaderos (JustPark), paseadores de perros (MyWak), ropa usada (Vinted) y hasta cualquier servicio que su casa pueda necesitar (TaskRabbit).



a. Crecimiento de los “Bicitenderos”, generan comportamientos viales pocos adecuados.

Ahora bien, el desarrollo de este tipo de economías colaborativas, han conllevado al surgimiento de problemáticas relacionadas con la permanencia y disfrute del espacio público por parte de los bicisuarios que se dedican a esta actividad.

Es común ver personas dedicadas a esta innovadora actividad, permanecer en el espacio público (andenes, alamedas, parques, bahías) esperando a ser solicitado para realizar un despacho. Por ello, es importante establecer unos espacios de aprovechamiento, permanencia y disfrute del espacio público enfocado a los bici-usuarios dedicados a estas actividades.

En la actualidad no existe un mobiliario urbano pensado en los bicitenderos o puntos de descanso, esto genera varios inconvenientes:

- Es usual ver a los bicitenderos esperando y con las bicicletas esparcidas en el espacio público en parques, plazas y plazoletas, zonas verdes y separadores de la vía, mientras se activa un despacho.
- Afecta la seguridad de los bicitenderos porque cuando están en el sitio de entrega de los alimentos preparados ya sea en cadenas de restaurantes o supermercados, deben dejar su bicicleta encadenada a otros elementos del mobiliario urbano que no son adecuados para esta labor, como tubos separadores de arbustos, materas, postes o cualquier elemento que permita sujetar la cicla, incrementando la posibilidad de que sea hurtada la bicicleta.

- Genera incomodidad a los mismos bicitenderos y a los demás actores viales porque se dificulta sus desplazamientos en los andenes.



Fotos tomadas por UAN Rolando González.

En una nota de prensa del 2 de octubre de 2017, titulada: “Rechazan invasión de motos en la zona G y el parque de la 93”, se expuso:

Cuando evidenciamos que el problema crecía, desde la dirección ejecutiva de la Asociación Amigos del Parque 93, nos comunicamos con la gerencia de estas empresas para informarles acerca de esta invasión del espacio público. **La respuesta de las empresas fue decir que los domiciliarios que trabajan para las marcas están por prestación de servicios y que, por esta razón, no tiene control sobre ellos**”, señaló Martha Helena Gómez, directora de AsoAmigos Parque 93.³

Aunque empresas como Rappi, hace recomendaciones a sus trabajadores, estas no resultan suficientes por la ausencia de espacios adecuados en la ciudad para que ellos puedan disponer de un espacio público más adecuado.

³ <https://www.eltiempo.com/bogota/motos-invaden-la-zona-g-y-el-parque-de-la-93-137066>



SoyRappi

COMPORTAMIENTO EN LOS RESTAURANTES ALIADOS Y ESPACIOS PÚBLICOS

Hemos recibido quejas de restaurantes y tiendas aliados por el mal uso de las zonas comunes y comportamientos indebidos por parte de los Rappitenderos. Para evitar estos inconvenientes, proteger tu imagen y la de Rappi y evitar que te reporten con el área de calidad, **ten en cuenta las siguientes recomendaciones:**

1. No utilizar los puntos eléctricos del establecimiento para cargar sus dispositivos, sin antes tener una autorización formal.
2. Cumplir con las normas y políticas del sitio público o privado. Se exige mantener comportamientos respetuosos frente al personal de seguridad o administrativo.
3. Dejar libre las mesas, sillas y espacio para los clientes. Si no se encuentran consumiendo o adquiriendo productos del lugar, retirarse para evitar inconvenientes.

¡Evita desactivaciones permanentes! Si incumples con alguno de los aspectos mencionados, se te creará un reporte en el área de calidad que conlleva a una desactivación permanente en la aplicación soy Rappi.

© 2018 – Válido solo para Colombia
#RappiSomosTodos

Fuente: <https://blogcol.soyrappi.com/comportamiento-en-los-restaurantes-aliado-y-espacios-publicos/>

b. El Distrito no cuenta con una caracterización que permita medir los impactos sociales y de seguridad vial para esta actividad.

En un derecho de petición enviado a la Secretaría de Movilidad el pasado mes de junio de 2018, dicha entidad respondió lo siguiente: *“La Secretaría de Movilidad no cuenta con un censo de cuantas personas se dedican a la actividad de “bicitenderos” o a qué empresa se encuentran vinculadas.”*

La Secretaría de Movilidad, remite al estudio de origen y destino de carga de Bogotá realizado en Bogotá en el año 2015, no obstante revisando dicho estudio, el tema de bicitenderos no se encuentra caracterizado. Igualmente la Secretaría nos informó: *“La SDM no cuenta con información sobre las condiciones laborales y sociales de este tipo de actividad económica, tales como seguridad social, ARL, etc”*

Por lo tanto, se ha evidenciado que el Plan Bici, no tienen un plan o programa de acompañamiento para atender a los bicitenderos.

c. Incorporar a los bicitenderos y bicimensajeros en el listado de actividades de aprovechamiento permitida en el espacio público.

Consideramos que esta ausencia de infraestructura urbana puede ser fácilmente solucionada si dentro del **Decreto Distrital 456 de 2013 “Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital.”** se incorpora a los bicitenderos como una actividad de aprovechamiento permitida en el espacio público.

El Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público, tiene los siguientes objetivos:

1. Concretar las políticas y la estrategia de gestión del aprovechamiento económico del espacio público del Distrito Capital.
2. Definir y clasificar los diferentes tipos de aprovechamiento económico.
3. Establecer los tiempos, instrumentos, mecanismos y acciones para que los actores económicos accedan, en igualdad de condiciones, al aprovechamiento económico del espacio público.
4. Precisar los actores, armonizar las competencias institucionales y establecer el modelo y los procedimientos de retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público.

En el artículo 7º del citado Decreto se regulan las actividades de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público y en el artículo 8º se determinan los espacios públicos y actividades permitidas. El párrafo del artículo 7º estipula:

“La inclusión o suspensión de actividades de aprovechamiento económico del presente artículo, será estudiada y revisada por la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP), teniendo en cuenta el tipo de actividad, su impacto y los usos permitidos en el elemento de espacio público. Una vez radicada la solicitud por la entidad Administradora correspondiente, en la Secretaría Técnica de la Comisión, ésta la presentará para su estudio a la CIEP, la cual contará con un término máximo de un (1) mes para pronunciarse al respecto. Esta actualización estará a cargo del DADEP o la entidad que haga las veces de Secretaría Técnica y se realizará por medio de acto administrativo motivado.”

Recientemente la **Resolución 400 de 2017**, Por la cual se actualiza el listado de actividades de aprovechamiento económico del espacio público establecido en el Decreto Distrital 456 de 2013, incluyó dos actividades adicionales:

- **Aprovechamiento Económico En El Programa Ciclovía:**
Ocupación temporal del espacio público para la ejecución del programa ciclovía que se adecua de forma transitoria en las vías vehiculares principales de la ciudad de Bogotá todos los domingos y festivos del año y los días de eventos especiales de ciclovía nocturna, y cuya actividad principal es promover la recreación, el deporte, el aprovechamiento del tiempo libre por parte de ciclistas, caminantes, patinadores y la práctica de actividad física en general. Dentro de este espacio se autoriza realizar actividades complementarias de presencia de marca, eventos publicitarios, estacionamiento de servicios y comercialización de bienes.
- **Módulos Multifuncionales Temporales.**
Ubicación de módulos multifuncionales temporales con intención económica para la oferta de productos y servicios relacionados con la recreación activa y/o pasiva y deportiva en el Sistema Distrital de Parques en la modalidad de mediano plazo y que integren actividades de recuperación, iluminación, embellecimiento, seguridad y salubridad en el espacio público.

Igualmente incorporó el tipo de espacio donde se puede desarrollar dicha actividad:



TIPO DE ESPACIO PÚBLICO	ELEMENTO DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDAD PERMITIDA
ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO	Vías peatonales	Se incluyen las actividades de <u>aprovechamiento económico en el programa ciclovía.</u>
	Malla vial	Se incluyen las actividades de <u>aprovechamiento económico en el programa ciclovía.</u>
	Red general de parques, pertenecientes al Sistema Distrital de Parques.	Se incluyen las actividades de <u>Módulos Multifuncionales Temporales.</u>

d. Diseñar una estrategia de acompañamiento a bicitenderos y bicimensajeros.

Por lo tanto, este proyecto entendiendo dicha problemática busca generar una serie de lineamientos que permita que el Distrito avance en una estrategia o plan de acompañamiento a bicitenderos. En un día hábil alrededor de 261.000 personas (ciclistas) realizan 635.000 viajes en bicicletas en Bogotá.

Este proyecto está orientado a impactar a la comunidad que hace uso de la bicicleta como medio de transporte y como un elemento de aprovechamiento económico, de acuerdo a las cifras entregadas por la secretaría de movilidad, el 8% de los bogotanos prefieren movilizarse en este medio de transporte, con una predominancia en el uso de los estratos 2 y 3.

La proyección de ciclistas en la ciudad se informa que en el producto Fase III. Estimación y proyección de oferta y demanda potencial del CicloParqueaderos en Bogotá D.C. del contrato de consultoría 2016-1253, cuyo objeto es: *“Definir la red de cicloparqueaderos, su estructura financiera y un plan de priorización e implementación para mejorar las condiciones de intermodalidad y accesibilidad a los usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”* se proyectó que los viajes en bicicletas para los años 2020, 2025 y 2030 son los siguientes:

Años	Viajes
2020	848.947
2025	1.015.290
2030	1.103.064

Fuente: SDM –Contrato 2016 -1253

La invitación con este proyecto a la administración distrital, a las empresas que promueven estas APPs y a los bicitenderos que son usuarios de las vías, ciclorrutas y bicicarriles de la ciudad, es a la utilización adecuada del espacio público para brindar más seguridad, ya que uno de los resultados más importantes del espacio público exitoso es que más gente en la

calle significa “más ojos en la calle”, haciendo de estos espacios un entorno más seguro y más vivo.

Actualmente los bicitenderos y bicimensajeros no tienen espacios adecuados mientras esperan que se active un despacho, lo que ocasiona los inconvenientes que hemos mencionado en el capítulo anterior, algunos optan por alquilar o pagar algún espacio mientras esperan un domicilio o un servicio y guardan sus elementos en estos lugares.



Fuente: Fotos tomadas equipo UAN HC RAGG.

La propuesta del Distrito consiste en habilitar en el espacio público, un mobiliario y puntos de descanso, que pueden ser objeto de aprovechamiento mediante un esquema de retribución por el uso del espacio público en actividades económicas.

“La retribución por aprovechamiento económico del espacio público es el pago que se hace a la ciudad por las ventajas y beneficios económicos particulares derivados del uso de un bien de uso público.” Decreto 456, artículo 28.

Favoreciendo así, no sólo la vida en la ciudad, sino también mejorando la economía y aumentando la posibilidad de que la gente se relacione con los comercios adyacentes y con propuestas de economía local.

En la actualidad se hace evidente que la infraestructura desarrollada para el uso de la bicicleta como medio de transporte por ésta y por otras administraciones ha traído problemáticas que influyen sobre el espacio público. Para no ir más lejos, el caso de la bicimensajería o de los bicitenderos, que debido a su rápido crecimiento ya plantea una problemática relacionada con la permanencia de éste medio de transporte en el espacio público.

Es importante destacar que las condiciones técnicas para una buena utilización de la bicicleta como medio de transporte podrían asegurar más gente haciendo uso de éste tipo de transporte público y por ende haciendo este entorno más seguro y más vivo.

III. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El Espacio Público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el Distrito Capital de Bogotá. En concordancia con los la Constitución Política, están destinados al uso y goce de todos los habitantes, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.⁴

Constitución Política	ARTICULO 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.
-----------------------	--

Es así como el espacio público tiene una connotación constitucional, la protección y preservación del espacio público atiende a claros imperativos constitucionales, entre ellos: (i) el de velar por su destinación al uso común, (ii) el de prevalencia del interés general sobre el particular, (iii) el proveniente de las atribuciones reconocidos a los concejos distritales y municipales para que, en ejercicio de la autonomía territorial, regulen el uso del suelo en defensa del interés colectivo.

En consecuencia, el espacio público será abordado como derecho colectivo, para garantizar de manera universal su acceso, uso y disfrute, así como su mantenimiento y preservación. Considerándolo a su vez, como escenario que posibilita el desarrollo de actividades económicas privadas, limitadas a lo establecido en la reglamentación distrital y en especial a lo estipulado en el presente decreto.

Recientemente el Código de policía, incorporó algunas actuaciones sobre lo que no se puede y hacer en el espacio público.⁵

- El artículo 30.2, al regular lo relacionado con las conductas que afectan la seguridad e integridad de las personas en materia de artículos pirotécnicos y sustancias peligrosas, describe como uno de los comportamientos que afectan la seguridad de las personas y la de sus bienes: “prender o manipular fuego en el espacio público, lugar abierto al público, sin contar con la autorización del alcalde o su delegado o del responsable del sitio, sin cumplir las medidas de seguridad”.
- El artículo 33.2, al señalar los comportamientos que afectan la tranquilidad y relaciones respetuosas de las personas, prohíbe que en el espacio público se irrespeten las normas propias de los lugares públicos, se realicen actos sexuales o de

⁴ Ver: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=54978>

⁵ <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66661#30.2>

exhibicionismo que generen molestia a la comunidad, se consuman sustancias alcohólicas, psicoactivas o prohibidas, no autorizadas y fumar en lugares prohibidos, entre otros.

- El artículo 34 del Código, cuando regula los comportamientos que afectan la convivencia en los establecimientos educativos, respecto del consumo de sustancias, prohíbe: “3. Consumir bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas en el espacio público o lugares abiertos al público ubicados dentro del área circundante a la institución o centro educativo de conformidad con el perímetro establecido en el artículo 83 de la presente ley. 4. Tener, almacenar, facilitar, distribuir, o expender bebidas alcohólicas, sustancias prohibidas en el espacio público o lugares abiertos al público dentro del perímetro circundante de conformidad con lo establecido en el artículo 84 de la presente ley”.
- El artículo 36 el estatuto faculta al Alcalde: “con el fin de prevenir la ocurrencia de eventos que puedan poner en peligro o afectar la vida, la integridad o la salud de los niños, niñas y adolescentes”, para “restringir su movilidad o permanencia en el espacio público o en lugares abiertos al público, de manera temporal y en forma motivada”.
- El párrafo 1° del artículo 49 el Código prohíbe: “el expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas en el espacio público que esté alrededor del recinto donde se lleva a cabo el espectáculo público, sin que la prohibición se extienda a los espacios privados”.
- El artículo 92 al normar los comportamientos relacionados con el cumplimiento de la normatividad que afectan la actividad económica, prohíbe: “10. Propiciar la ocupación indebida del espacio público”.
- El artículo 111 al regular los comportamientos contrarios a la limpieza y recolección de residuos y escombros y malas prácticas habitacionales, prohíbe: “4. Esparcir, parcial o totalmente, en el espacio público o zonas comunes el contenido de las bolsas y recipientes para la basura, una vez colocados para su recolección” y “8. Arrojar basura, llantas, residuos o escombros en el espacio público o en bienes de carácter público o privado”.
- El artículo 116, respecto de los comportamientos que afectan a los animales en general, prohíbe a los propietarios, poseedores, tenedores o cuidadores de semovientes, que estos “deambulen sin control en el espacio público”.
- El artículo 124, entre los comportamientos prohibidos que ponen en riesgo la convivencia por la tenencia de animales, se prevé: “1. Dejar deambular semovientes, animales feroces o dañinos, en espacio público y privado, lugar abierto al público, o medio de transporte público, sin las debidas medidas de seguridad”, así como “3. Omitir la recogida de los excrementos de los animales, por parte de sus tenedores o

propietarios, o dejarlos abandonados después de recogidos, cuando ello ocurra en el espacio público o en áreas comunes”.⁶

No obstante, la actividad de transporte que realizan los bicitenderos y bici mensajeros no se encuentra circunscrita en ninguna de estas situaciones que podrían afectar la convivencia ciudadana y que comprometen el espacio público.

a. Competencia del Concejo de Bogotá.

El Concejo Distrital está constitucionalmente facultado para reglamentar los usos del suelo, de acuerdo con el numeral 7 del artículo 313 constitucional, dentro de cuyo concepto se cuenta el espacio público.

El Decreto-Ley 1421 en el artículo 12 numeral 1: 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Es así que el Cabildo Distrital ha expedido los siguientes Acuerdos:

- Acuerdo 697 de 2017. “Por el cual se articulan acciones de embellecimiento y ornato en el Distrito Capital, a través de las Zonas de Embellecimiento y Apropiación - ZEA -; se crea la campaña "Día Bogotá Limpia" y se dictan otras disposiciones”
- Acuerdo 625 de 2015. “Por medio del cual se declara el día del arte urbano en la ciudad de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”
- Acuerdo 482 de 2011. Por medio del cual se establecen normas para la práctica de grafitis en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”
- Acuerdo 452 de 2010. "Por medio del cual se establecen procesos lúdicos en los espacios públicos, equipamientos de educación, cultura, recreación y deporte del Distrito Capital, para el desarrollo de la inteligencia emocional y se dictan otras disposiciones”
- Acuerdo 433 de 2010. "Por el cual se establecen medidas para garantizar la seguridad del espacio público en los parques de escala vecinal y de bolsillo y se ordena su reglamentación”
- Acuerdo 327 de 2008. "por medio cual se dictan normas para la planeación, generación y sostenimiento de zonas verdes denominadas "Pulmones Verdes" en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”

Igualmente, como ya lo mencionamos existe el **Decreto Distrital 456 de 2013** “Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital.”

⁶ Sentencia C-211 de 2017 Corte Constitucional <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=72929>

El **Decreto Distrital 583 de 2012** “Por medio del cual se modifica el artículo 37 del Decreto 546 de 2007, reglamentario de las Comisiones Intersectoriales del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”

“**Artículo 37. Comisión Intersectorial del Espacio Público del Distrito Capital.** La Comisión Intersectorial del Espacio Público, estará integrada por el (la) Secretario (a) Distrital de Gobierno, quien lo presidirá, el (la) Secretario (a) Distrital de Hacienda, el (la) Secretario (a) Distrital de Movilidad, el (la) Secretario (a) Distrital de Planeación, el (la) Secretario (a) Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, el (la) Secretario (a) Distrital de Ambiente, el (la) Secretario (a) Distrital de Desarrollo Económico, el (la) Secretario (a) Distrital del Hábitat y el (a) Director (a) del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. La Secretaría Técnica de la Comisión estará a cargo del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público”.

b. Impacto fiscal

De acuerdo a la Ley 819 de 2003 este proyecto no afecta el MFMP y no genera gastos que impliquen erogaciones adicionales para las entidades distritales.

Todo lo contrario, el documento **CONPES 3718 de 2012, “Política Nacional de Espacio Público”**, establece los lineamientos para la construcción de la Política Nacional de Espacio Público, y dispone como objetivo central la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público en los entes territoriales, y establece como uno de los objetivos específicos la generación de instrumentos de financiación y aprovechamiento económico de dicho espacio

Eje problemático No. 4: Falta de apropiación colectiva de los espacios públicos y dificultades para conciliar los intereses públicos y privados en el uso de las áreas destinadas a espacio público

- Instrumentos y mecanismos insuficientes para la regulación del aprovechamiento económico del espacio público.
- Carencia de políticas de competitividad y productividad urbana sobre la base de una gestión adecuada del espacio público.

El CONPES ha impulsado que se tomen medidas para fortalecer esta clase de instrumentos económicos, en ese orden de ideas, este proyecto no genera impacto fiscal porque lo que se busca es todo lo contrario, establecer un marco de aprovechamiento de una actividad que actualmente se desarrolla en el espacio público y que no está contemplada dentro del Decreto Distrital 456 de 2013.

El Decreto establece en su capítulo instrumentos de administración del aprovechamiento económico del espacio público, Artículo 18°.- Son instrumentos para la administración del espacio público:

1. **Los Acuerdos que expida el Concejo Distrital**, en los que se definan funciones de las entidades distritales, programas, proyectos en los que se refiere a tributos u otros valores relacionados con el espacio público.

Cordialmente, Hs Cs Bancada Cambio Radical.

ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C. –

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C. –

JOSE DAVID CASTELLANOS ORJUELA
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C. –Vocero Bancada--

MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA
Concejal de Bogotá D.C. –Partido Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER UNA ESTRATEGIA DE ACOMPAÑAMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO A LA ACTIVIDAD QUE HACEN LOS BICITENDEROS Y BICIMENSAJEROS EN BOGOTÁ D.C.”

Artículo 1. La administración distrital actualizará las actividades de aprovechamiento de espacio público, incluyendo aquellas actividades económicas asociadas al transporte de productos (bicitenderos), servicios de mensajerías (bicimensajeros) y en favor de los biciusuarios en general, como un mecanismo de promover nuevas zonas para el disfrute del espacio público

Artículo 2. La ocupación temporal del espacio público tiene la finalidad de conceder sitios para biciusuarios, bicitenderos y bicimensajeros, que sirva como punto de encuentro y descanso con módulos para estacionar temporalmente sus bicicletas y demás elementos de trabajo.

Parágrafo: La Secretaría Distrital de Movilidad en su condición de líder de la política pública de la bicicleta en Bogotá D.C., presentará al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP, los trámites necesarios para realizar dicha actualización y definirán los elementos de espacio públicos a ser cedidos como las actividades y mobiliario permitidos en estas zonas.

Artículo 3. Previo a la inclusión de esta actividad, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantará una estrategia, teniendo en cuenta, como mínimo los siguientes lineamientos:

- a. Promover en marco del Plan Bici, unas acciones de acompañamiento para atender a los bicitenderos que permitan promover buenas prácticas de seguridad vial y logística urbana.
- b. Propiciar por la creación de un registro de plataformas que desarrollan esta actividad y de cuantas personas se dedican a la actividad de “bicitenderos” o bicimensajeros.
- c. Tramitar a las entidades administradoras de los diferentes espacios públicos de la ciudad el permiso para autorizar actividades de aprovechamiento económico y disfrute de espacio público para los biciusuarios dónde se identifique la necesidad de aplicar la regulación.
- d. Velar cada año por realizar las modificaciones al diseño de estos sitios, al programa de aprovechamiento y disfrute del espacio público para los biciusuarios, que permita que estas ocupaciones no sean permanentes.

Artículo 4. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP, en marco de las funciones que desarrolla en la Comisión Intersectorial del Espacio Público CIEP, será la entidad encargada de estudiar la inclusión de esta nueva actividad de aprovechamiento económico del espacio público.

Artículo 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE



PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN CONSEJO DISTRITAL PARA LA PROMOCIÓN Y DEFENSA DEL USO DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO

A lo largo de la historia Bogotá se ha caracterizado por ser una entidad territorial líder nacional y regional en el uso de la Bicicleta. Desde el año 1999 con la implementación del “Pico y Placa” el uso de la bicicleta toma cada vez más fuerza en la ciudad. El estudio “Bicycle Account Bogotá” hecho por Despacio, revela que, aunque la promoción de la bicicleta y la construcción de infraestructuras han disminuido desde los años 90 (alcaldía 1998-2000 construyó 232 km de ciclorrutas, alcaldías posteriores en promedio 33 km de ciclorrutas), el uso de la bicicleta ha aumentado. En el año 1996 los viajes en bicicleta representaban alrededor de un 0,5% del total de viajes diarios y en 2014 aumentó a un 6%.

Bogotá, según un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo, es la mejor ciudad de América Latina para los ciclistas. Según el estudio en el continente existen los 2.513 kilómetros de ciclorrutas, Bogotá tiene 392, San Pablo (271) y Buenos Aires (130); además es la ciudad donde más personas se desplazan en bicicleta, con aproximadamente 611.000 viajes diarios.

El plan de desarrollo “Bogotá Mejor para todos 2016-2019” tiene grandes metas en cuanto a la bicicleta se refiere, y la administración es una gran abanderada en el tema y el mencionado plan propone la construcción de 120 km nuevos de ciclorruta y la recuperación de 100 km de ciclorruta que se encuentran en mal estado. Adicionalmente, el plan propone la celebración anual de la Semana de la Bicicleta, iniciativa que fue ya aprobada como Proyecto Distrital en el Concejo de Bogotá pero que debe ser apoyada con diferentes iniciativas.

El Consejo Distrital para la promoción y defensa del uso de la Bicicleta en el distrito de Bogotá permitirá apoyar el cumplimiento de las metas plasmadas en el plan de desarrollo de esta administración, pero seguirá incentivando el diálogo fluido entre los diferentes actores de la bicicleta, las autoridades administrativas distritales en aras de conseguir una ciudad más amigable con este tipo de movilidad sostenible, mejorando su infraestructura y apoyando a la concientización ciudadana; para así mejorar la movilidad general de la ciudad, de la mano de una mejora de nuestro aire.

Adicionalmente, es importante que el mencionado Consejo se encargue de promover el uso responsable de la bicicleta, ya que no solo es deber de los conductores de otros medios de transporte tener una conducción adecuada, preventiva y responsable. Esto de la mano de una búsqueda por mejorar las condiciones de seguridad de todos los bici usuarios y peatones del distrito, que son los medios de transporte más vulnerables de la ciudad.

2. OBJETIVO DEL PROYECTO

Dictar lineamientos para la creación de un Consejo distrital para la promoción y defensa de la Bicicleta en el distrito de Bogotá como herramienta de participación de los bici-usuarios y demás actores que estén en el juego de la movilidad sostenible. Adicionalmente, este será el interlocutor entre los diferentes sectores y la administración distrital para llegar a acuerdos y convenios que permitan mejorar las condiciones generales de los bici-usuarios de la ciudad.

3. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Entre otros se tienen los siguientes objetivos específicos:

1. El Consejo distrital para la promoción y defensa de la Bicicleta se encargará de hacer interlocución entre los diferentes sectores de la ciudad que estén involucrados con la bicicleta y la movilidad sostenible;
2. Promover la seguridad vial y ciudadana de los bici-usuarios y los peatones;
3. Propiciar un uso responsable, adecuado e inteligente de los diferentes métodos de transporte sostenible en Bogotá, inculcando el respeto por las normas de tránsito;
4. Contribuir en el mejoramiento y la construcción de la infraestructura para el uso de la bicicleta;
5. Divulgar la normatividad vigente en cuanto al uso de la bicicleta, para acercar a la ciudadanía a la realidad de las normas distritales de movilidad;
6. Buscar, generar y proponer estrategias que incentiven el uso de la bicicleta y de los transportes sostenibles en la ciudad de Bogotá, apoyando la búsqueda de una mejor movilidad en el Distrito, apoyando la política pública que busque estos objetivos; y
7. Generar los espacios necesarios para la consolidación de nuevos escenarios sociales y ciudadanos que promuevan el transporte sostenible.

4. ANTECEDENTES NORMATIVOS - SUSTENTO JURÍDICO

CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 1º. 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 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 58. Modificado por el art. 1, Acto Legislativo No. 01 de 1999. Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.

La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.

El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad. Por motivos de utilidad pública o interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Este se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa-administrativa, incluso respecto del precio.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Ley 1083 de 2006 "Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010"

Decreto 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones".

Acuerdo 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 79 de 2003 "Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C."

Acuerdo 346 de 2008. "Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital."

Acuerdo 386 de 2009 "Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones."

Otras normas relacionadas

Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".

Ley 1811 de 2016: "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito"

Decreto Ley 1421 de 1993. "Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá."

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

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

19.- Dictar normas de tránsito y transporte.

Artículo 35°. El alcalde mayor de Santafé de Bogotá es el jefe del gobierno y de la administración distritales y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital.

Como primera autoridad de policía en la ciudad, el alcalde mayor dictará, de conformidad con la ley y el Código de Policía del Distrito, los reglamentos, impartirá las órdenes, adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas.

Acuerdo 558 de 2014. Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

Artículo 1. Objeto. La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin.

5. COMPETENCIA

Constitución Política de Colombia. ARTICULO 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. Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Artículo 12°. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a su cargo; y 19. Dictar normas de tránsito y transporte.

6. IMPACTO SOCIAL Y FISCAL

El impacto social del presente proyecto radica en la organización de la ciudadanía para el uso de la bicicleta, lo que conllevará a tener incentivos a usar medios de transporte más saludables y sostenibles. En cuanto al impacto fiscal, no se necesita financiación alguna para el desarrollo del presente proyecto, sin embargo, aunque difícil de medir, se reconoce que en el largo plazo existirán reducciones en cuanto a gastos de salud, por la

contaminación del aire, y en la implementación de medios de transporte por la nueva cultura de la bicicleta que el presente promoverá.

Por las razones anteriormente expuestas, presentamos a su consideración el presente proyecto de acuerdo.

JOSÉ DAVID CASTELLANOS O.

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Autor

YEFER VEGA BOBADILLA

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Vocero de Bancada
Coautor

JULIO CÉSAR ACOSTA A.

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

JUAN FELIPE GRILLO C.

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

ROBERTO HINESTROSA REY

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

CÉSAR GARCÍA VARGAS

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

JORGE LOZADA VALDERRAMA

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

ROLANDO GONZÁLEZ GARCIA

Concejal de Bogotá
Partido Cambio Radical
Coautor

PROYECTO DE ACUERDO N° 389 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE UN CONSEJO DISTRITAL PARA LA PROMOCIÓN Y DEFENSA DEL USO DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 18 y 23 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. La administración Distrital deberá desarrollar lineamientos generales para la creación de un “Consejo Distrital de la Bicicleta”.

Este buscará apoyar y servir como ente consultor a las autoridades distritales con respecto a los temas relacionados con el uso de la bicicleta en el Distrito. En el marco de las metas y programas del Plan de Desarrollo Distrital.

Adicionalmente, este Consejo será un espacio participativo que integrará y representará a todos los ciclistas, organizaciones sociales y colectivos amigos de la bicicleta del distrito de Bogotá D.C.

ARTÍCULO 2. Objetivos de los lineamientos. Dar guía para la creación del “Consejo Distrital de la Bicicleta”, el cual promueva y defienda el uso responsable de la bicicleta en el Distrito Capital. Este buscará lo siguiente:

1. Apoyar la creación y generación de políticas públicas para el transporte sostenible que vayan de la mano de un mejoramiento en la movilidad distrital.
2. Ejercer seguimiento sobre la debida ejecución de los planes de gestión en el uso y promoción de la bicicleta de las entidades distritales.
3. Diseñar estrategias de divulgación y promoción del uso de la bicicleta en la mejora de la movilidad y la salud pública.
4. Asesorar en los lineamientos para expedir un manual de derechos y deberes de los bici usuarios.

5. Hacer interlocución entre los diferentes sectores de la ciudad que estén involucrados con la bicicleta y la movilidad sostenible.
6. Promover la seguridad vial y ciudadana de los bici-usuarios y los peatones. Incentivado un uso responsable, adecuado e inteligente de la bicicleta.
7. Contribuir en el mejoramiento y la construcción de la infraestructura para el uso de la bicicleta.
8. Divulgar la normatividad vigente en cuanto al uso de la bicicleta, para acercar a la ciudadanía a la realidad de las normas distritales de movilidad;

ARTÍCULO 3. Se recomienda que el mencionado “Consejo Distrital de la Bicicleta” se conforme de la siguiente manera y sesione cómo se expone a continuación:

Veinte y cinco (25) miembros así:

1. Un (1) representante de cada uno de los consejos o mesas locales de la promoción de la bici en total diez y nueve (19), sin tener en cuenta la localidad de Sumapaz.
2. El subdirector o su delegado de la Subdirección de Infraestructura y Espacio Público del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, uno (1).
3. El director o su delegado del Instituto Distrital de Recreación y Deporte de Bogotá, uno (1).
4. El director o su delegado de la Dirección Técnica de Mantenimiento del Instituto de Desarrollo Urbano, uno (1).
5. El secretario o su delegado de la Secretaría Distrital de Movilidad, uno (1).
6. El director o su delegado del Instituto Distrital para la Participación y Acción Comunal (IDPAC), uno (1).
7. Un Concejal Distrital de Bogotá designado por el presidente de la corporación, uno (1).

PARÁGRAFO 1. Se sugiere que “El Consejo Distrital de la Bicicleta” se reunirá en sesiones ordinarias una (1) vez al mes, salvo que tenga que reunirse por convocatoria a sesiones extraordinarias.

PARÁGRAFO 2. Se aconseja que, en el primer año de funcionamiento, “El Consejo de la Bicicleta” será reglamentado por el Instituto de Participación y Acción Comunal, teniendo en cuenta los Consejos Locales existentes y las experiencias exitosas de los mismos.

PARÁGRAFO 3. Teniendo en cuenta que la elección de cada miembro no podrá exceder tres (3) años. Este deberá tener en cuenta la creación de una secretaría técnica y presidencia con suplencia, para dicho consejo.

ARTÍCULO 4. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga cualquier acuerdo distrital que le sea contrario.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

DANIEL PALACIOS MARTINEZ
Presidente Concejo de Bogotá, D.C.

DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO
Secretario General de Organismo Control

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.

