



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

AÑO I N°. 3071 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA OCTUBRE 23 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	6870
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	6890

PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

OBJETO

La presente iniciativa tiene como objeto dictar los lineamientos para incentivar, los empleos verdes de la ciudad de Bogotá, siguiendo los parámetros establecidos en el Plan de Distrital de Desarrollo y los dispuestos en el articulado de este proyecto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En septiembre del año 2008, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Sindical Internacional (CSI), con la intención de abordar las cuestiones apremiantes por las que pasaba el mundo, dieron paso al concepto de empleo verde como una esperanza de la humanidad para poder hacer frente a dos de los desafíos más determinantes del siglo XXI, i) un desafío social principalmente causado por la pobreza y el desempleo y ii) la degradación ambiental y su empeoramiento por el cambio climático. (PNUMA, 2008)

Un mes más tarde, vino la recesión económica con la crisis bursátil mundial, lo cual dejó presiones inflacionarias, déficits fiscales y millones de desempleados en el mundo, esto hizo que el tema de empleos verdes cobrara mayor relevancia en un escenario post-crisis.

En 2019 se estableció lo que hoy se conoce como el “Nuevo acuerdo verde global” o “Global Green New Deal”, el cual fue liderado por una comisión del PNUMA y en donde se evaluó si las respuestas que se

iban a dar a la crisis estimularían realmente una economía sostenible post-recesión para el mediano y largo plazo, o si quizás era importante invertir en la construcción de esa sostenibilidad futura y de la misma manera estimular el crecimiento económico, el empleo y la lucha contra la pobreza (PNUMA, 2009).

Más tarde, 34 países firmarían una Declaración sobre Crecimiento Verde en la que manifestaron que fortalecerían sus capacidades para trabajar en estrategias de crecimiento verde, con las que pudieran responder a la crisis, reconociendo que el respeto y la protección del medio ambiente y el crecimiento económico pueden ir de la mano, de manera que a su vez puedan preservarse los recursos para las generaciones futuras (OCDE, 2011).

Era claro que hacer inversiones verdes y orientarse a una transición verde tendría un efecto muy positivo en el empleo en el largo plazo, sin embargo, sería cada vez más necesario vincular a los mercados laborales para que los trabajadores pudieran participar de una nueva economía verde, de allí que promover los empleos verdes se volviera prioridad.¹

La crisis económica y financiera no es la única crisis a la que se está enfrentando el mundo. La degradación del medio ambiente, la erradicación de la pobreza y el creciente desempleo también son algunas de las cuestiones que revisten carácter de urgencia desde hace mucho tiempo. La preocupación que suscita el medio ambiente y los debates emergentes sobre la economía verde hacen sumamente pertinente pasar revista a las condiciones de empleo y de trabajo y a las cuestiones laborales y relativas al trabajo decente en diferentes sectores de la economía.

Elaborar un plan de acción eficaz para impulsar la recuperación económica, afrontar la degradación del medio ambiente, y atender las diferentes necesidades sociales será fundamental para asegurar la sostenibilidad a largo plazo en el mundo. En el Informe sobre Economía Verde elaborado por el PNUMA en 2011 se explica cómo lograr este objetivo mediante la inversión en sectores verdes, limpios y sostenibles. El hecho de centrarse en cada uno de los sectores de la economía puede fomentar la creación de empresas sostenibles y crear oportunidades de trabajo decente para todos, en particular para aquéllos que más lo necesitan. A tal efecto, el Departamento de Actividades Sectoriales (SECTOR) proporciona conocimientos y análisis matizados, y asesoramiento en materia de política, en los diversos sectores que abarca, lo cual puede mejorar la posición de la OIT por lo referente al tema de los empleos verdes y la economía verde.

En 2012, el programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) gestó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible por medio de la cual se sustituyeron los antiguos Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) del año 2000, con el fin de adaptarlos a las necesidades del mundo moderno en el marco de la creación de la Agenda 2030. El resultado fueron los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que buscan promover la integración de las esferas de prosperidad, paz, planeta, alianzas y personas. Este tratado entró en vigor desde el año 2015, generando la obligación en los estados miembros de velar por el cumplimiento de cada una de las metas allí propuestas. El concepto de economía y empleabilidad verdes están directamente ligados al objetivo número 8 “trabajo decente y crecimiento económico”. Sin embargo, los ODS tienen la característica de codependencia e interconexión, por lo que el cumplimiento de uno de ellos contribuye al cumplimiento de uno o varios más. En este caso, la puesta en marcha de programas de empleos verdes aportaría también a los objetivos 1 “fin de la pobreza”, 9 “infraestructura innovación y emprendimiento”, 11 “ciudades y comunidades sostenibles”, 12 “producción y consumo responsables” y 13 “acción por el clima”.²

¹ <https://www.ecointeligencia.com/>

² <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs>

Hasta la fecha, los análisis sectoriales han permitido comprender la vital importancia del diálogo social como punto de partida para todo tipo de transición hacia una economía más verde. La participación de los agentes interesados ha demostrado ser esencial para asegurar que se aporten respuestas de manera apropiada a las preocupaciones de los trabajadores —lo cual es particularmente cierto en el caso de los sectores en los que se prevé una reducción temporal del empleo.

Las tendencias en la producción, el consumo y el empleo están experimentando un cambio importante, y se prevé que seguirán evolucionando en los próximos años. La transición a una economía más verde ya ha comenzado, si bien se observan diversos grados de madurez dependiendo de los países y sectores de que se trate. Es posible – y, en realidad, es un hecho – reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros efectos en el medio ambiente, mejorar las condiciones de vida, crear empleos verdes y reducir la pobreza, aumentando al mismo tiempo la competitividad de las empresas y los sectores de la economía, en sectores como la construcción o las energías renovables en diferentes países del mundo.

Los empleos verdes son entonces puestos de trabajo que contribuyen a la conservación, restauración y mejora de la calidad del medioambiente en cualquier sector económico (agricultura, industria, administración y servicios). Los empleos verdes reducen el impacto ambiental de las empresas y de los sectores económicos aumentando la eficiencia del consumo de energía, materias primas y agua, descarbonizando la economía y reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero, minimizando o evitando cualquier forma de residuo y contaminación, restaurando los ecosistemas y la biodiversidad, y permiten adaptarse al cambio climático.

No existe una definición única de economía verde. La principal característica del concepto es el reconocimiento del valor económico del capital natural y de los servicios ecológicos, y la necesidad de proteger esos recursos.

La mayoría de las definiciones incluyen no sólo aspectos ambientales sino que incorporan un enfoque más holístico del desarrollo sostenible. Elementos como sostenibilidad ambiental, justicia social y producción localmente arraigada e intercambio de bienes y servicios pueden encontrarse, por tanto, en la mayoría de las definiciones de economía verde.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente define una economía verde como “aquella que mejora el bienestar del ser humano y la equidad social, a la vez que reduce significativamente los riesgos ambientales y las escasez ecológicas. En su forma más elemental, una economía verde sería aquella que genera bajas emisiones de carbono, utiliza los recursos de forma eficiente y es socialmente inclusiva.”

El concepto de economía verde no tiene intención de sustituir al de desarrollo sostenible, más bien se emplea como un medio para conducirnos a la sostenibilidad. El documento final de Río +20, El futuro que queremos, afirma “[...] consideramos que la economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza es uno de los instrumentos más importantes disponibles para lograr el desarrollo sostenible y que podría ofrecer alternativas en cuanto a formulación de políticas, pero no debería consistir en un conjunto de normas rígidas. Ponemos de relieve que la economía verde debería contribuir a la erradicación de la pobreza y el crecimiento económico sostenible, aumentando la inclusión social, mejorando el bienestar humano y creando oportunidades de empleo y trabajo decente para todos, manteniendo al mismo tiempo el funcionamiento saludable de los ecosistemas de la Tierra.”³

³ https://www.ilo.org/Search5/search.do?searchWhat=EMPLEOS+VERDES&locale=es_ES

Según Ecoembes “El empleo verde es aquel que contribuye a preservar y reparar el medio ambiente, tanto en los sectores tradicionales como los manufacturados o la construcción. Incluso en nuevos sectores relacionados con la eficiencia energética y la energía renovable.”

Por todo ello, los empleos verdes se están convirtiendo en una de las piezas claves para poder mitigar las consecuencias del cambio climático. Tanto es así que en los últimos tiempos se ha producido un aumento de los puestos de trabajo relacionados con el medio ambiente, no sólo en Europa (donde ya hay alrededor de 7.360.000 empleos en la UE en sectores verdes -energías renovables, eficiencia energética, construcción eficiente, agricultura orgánica, gestión de residuos y reciclaje*-) si no que hay un aumento en el ámbito laboral español.

En este caso la Organización Internacional de Trabajo (OIT), cuenta con el Programa Empleos Verdes el cual trabaja para un desarrollo social y económico ambientalmente sostenible. Promueve la creación de empleos verdes a través de todo el mundo como una forma de generar trabajo decente y oportunidades de ingresos con un impacto ambiental reducido y una capacidad mayor para hacer frente a los desafíos del cambio climático y la escasez de recursos.

Para ello, el programa sigue dos estrategias principales: por un lado, aborda el empleo y la dimensión social de las políticas ambientales para garantizar el trabajo decente a las generaciones presentes y futuras. Por otro lado, integra las preocupaciones ambientales en el mundo del trabajo para modificar los patrones de consumo y de producción.

A nivel nacional, el programa opera en muchos países diferentes y en cuestiones muy variadas. A nivel internacional, el programa participa en debates políticos internacionales acerca del cambio climático y el desarrollo sostenible y construye, junto a sus socios, una base importante de conocimientos sobre la dimensión social de los problemas ambientales y el cambio climático.

En general, se puede decir que la transición hacia una economía más verde tiene potencial para crear millones de puestos de trabajo. Pero es posible que también conduzca a la reducción de personal en industrias con alta tasa de emisiones. Es difícil predecir la repercusión exacta puesto que las realidades nacionales son diversas. Sin embargo, la mayoría de los escenarios sugieren que el efecto neto será positivo. Los países que ya avanzan hacia una economía verde están siendo testigo de estos efectos.

Una economía más verde no es inclusiva ni socialmente sostenible de manera predeterminada. Las políticas sociales y de mercado de trabajo tendrán que complementar las políticas económicas y ambientales para amortiguar los inconvenientes de la transición hacia una economía verde. A nivel nacional, la progresión positiva dependerá también en gran medida de la coordinación de políticas y la planificación previa incluyendo nueva formación para trabajadores y mejora de competencias. Merecen especial atención los jóvenes, mujeres y hombres, que requieren conocimientos y habilidades apropiados para integrarse con éxito en la economía verde.⁴

Para promover la creación de empleos verdes a nivel nacional, sub-nacional y local, el Programa Empleos Verdes aprovecha diferentes medios de acción:

1. Investigación nacional y sectorial del potencial de creación de empleos verdes.

⁴ <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs>

2. Asesoramiento político basado en resultados de investigaciones para conectar mejor las políticas ambientales y laborales.
3. Creación de capacidades y formación para los mandantes a fin de facilitar y mejorar el diálogo social y asegurar su plena participación en debates políticos pertinentes y en estrategias nacionales.
4. Proyectos piloto a nivel sectorial y local sobre iniciativa empresarial verde, negocios verdes, formación profesional, infraestructuras con alto coeficiente de empleo, etc.



Fuente: Comisión de Negocios y Desarrollo Sostenible. Informe 'Better Business, Better World' publicado en el marco del Foro Económico Mundial de Davos. Enero 2017

Generalmente, cuando uno piensa en empleos verdes rápidamente piensa en el sector del reciclaje o de las energías renovables, cuando en realidad hay empleos verdes en muchísimos más sectores laborales⁵. Algunos ejemplos son:

- Agricultura ecológica
- Ganadería ecológica
- Auditoría, consultoría e ingeniería ambiental
- Ecodiseño
- Reciclaje
- Prevención y control de la contaminación
- Ecoemprendimiento
- Energías renovables
- Rehabilitación energética de los edificios
- Responsabilidad social corporativa
- Residuos
- Servicios energéticos dirigidos a empresas, ciudadanos e instituciones para que sea más eficiente.

⁵ <https://elblogverde.com/>

ALGUNOS EMPLEOS VERDES INTERNACIONALES:

ESPAÑA:

En este país se habla de empleos verdes desde el año 2013 y han venido desarrollándolos en diferentes sectores de su economía como por ejemplo la rehabilitación energética de edificios. Esta actividad es un nicho de empleo que ofrece muchas oportunidades a los antiguos trabajadores de la construcción, muchos de ellos ahora en situación de desempleo. Además ha reducido la dependencia energética del país y ha ayudado a mitigar el cambio climático.

La agricultura ecológica es otro gran ejemplo de empleo verde. España tiene la mayor superficie de agricultura ecológica de Europa, por lo que hay un tremendo nicho de empleo en el país en este sector. Ya cuentan con una gran tradición agrícola, enfocada en la producción ecológica.

El turismo sostenible, se da en las zonas rurales del interior, donde el turista puede tener una experiencia alternativa sin perder la calidad de su servicio al tiempo que fomenta el desarrollo rural y local.

La movilidad sostenible con los automóviles eléctricos, los sistemas de transporte eficiente y los combustibles alternativos son el motor de este sector en España.⁶

MEXICO:

La OIT organizó dentro de su programa de empleos verdes al país de tal forma que desarrollaron las siguientes estrategias⁷:

Organizó y compartió la información para desarrollar una amplia base de conocimientos, herramientas probadas y enfoques prácticos; contribuyó con el análisis y la evaluación del potencial de empleos verdes en las actividades económicas verdes clave de la economía y los debates sectoriales sobre el tema; promovió la capacitación de los actores claves sobre políticas, programas y estrategias para promover empleos verdes y el desarrollo sostenible; identificaron buenas prácticas en sectores y territorios específicos, y promovieron la incorporación de los empleos verdes dentro de la política nacional como un elemento necesario para lograr el crecimiento de industrias ambientales emergentes, y la transición hacia una economía más sostenible y baja en carbono del país.

También establecieron las siguientes actividades: (i) Desarrollo de una plataforma virtual operativa para el intercambio de información y conocimientos sobre empleos verdes, (ii) Un curso de capacitación sobre empleos verdes y formulación de políticas, programas y planos de acción para su promoción para los mandantes, (iii) Foros de sensibilización e información sobre el tema, mesas de diálogo sectoriales y boletines semestrales, y (iv) Generación de nuevos conocimientos sobre los retos y oportunidades de creación de empleos verdes en sectores estratégicos de construcción, energía renovable, industria manufacturera y turismo en dos estados de la República, para lo que lograron llegar a grandes acuerdos y así pudieron poner en marcha el programa de los empleos verdes de la mano con la OIT.

ARGENTINA:

En Argentina se han tenido en cuenta diferentes variables para implementar los empleos verdes en el país, este trabajo se viene desarrollando desde el año 2015:

⁶ <https://www.ecoemprende.com/empleo-verde-espana>

⁷ <https://www.ilo.org/mexico/areas-de-cooperaci%C3%B3n/empleos-verdes>

Se deben identificar los sectores que desempeñan actividades sostenibles. Para ello, se consideraron dos criterios: (i) ramas de actividad que constituyen sectores verdes por definición y (ii) sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales.

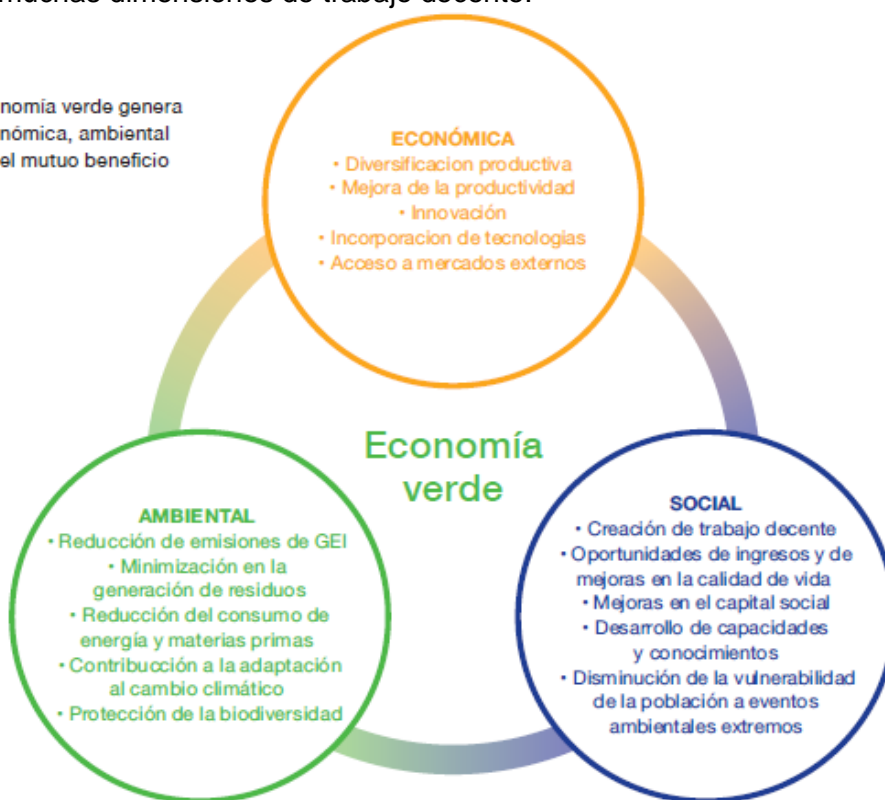
Las actividades de saneamiento y las de gestión de residuos y parques nacionales, las energías renovables o la producción de bienes para uso ambiental constituyen un claro ejemplo de actividades verdes.

Para identificar los sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales, se consideraron distintos criterios como: (i) políticas públicas, (ii) iniciativas privadas orientadas a promover un desarrollo sustentable, (iii) certificaciones con contenido ambiental (p. ej. GLOBAL G.A.P., certificaciones orgánicas, ISO 14001 y normas de calidad). Es importante mencionar que algunos sectores y conjuntos de empresas con buenas prácticas ambientales no pudieron ser identificados con la información disponible.⁸

Por otro lado, para estimar el empleo verde también es necesario identificar el trabajo decente. Si bien los indicadores que lo definen son objeto de un debate muy complejo, en este estudio sobre la Argentina se utilizó como indicador principal la condición de asalariados registrados en el sistema de seguridad social, la cual incluye muchas dimensiones de trabajo decente:

Figura 1

El fortalecimiento de la economía verde genera beneficios en las áreas económica, ambiental y social; además, favorece el mutuo beneficio entre estas dimensiones.



- Cobertura de salud para el trabajador y su familia a través de una obra social.
- Percepción de las asignaciones familiares.
- Inserción en el sistema previsional.
- Cobertura de riesgos del trabajo.

⁸ https://www.ilo.org/buenosaires/temas/empleos-verdes/WCMS_556477/lang-es/index.htm

- Seguro de desempleo.
- Salario mínimo y básico de convenio.

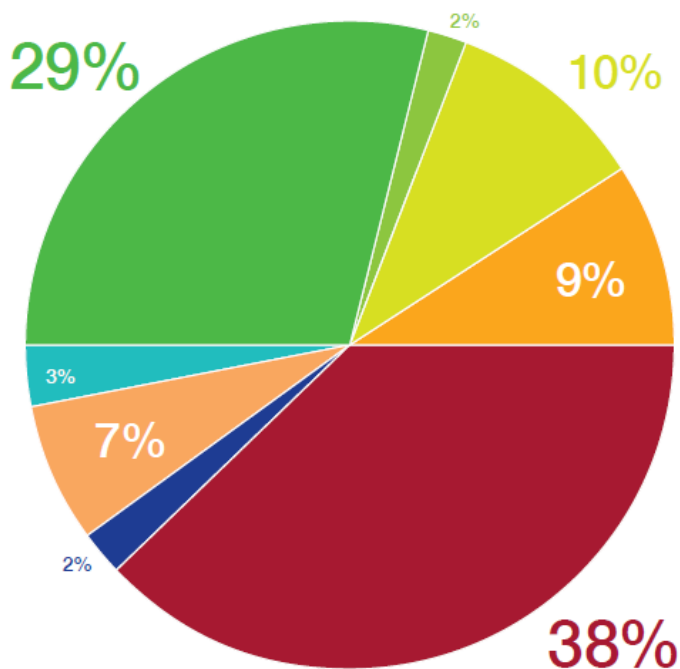


Para 2015, se estimó que existieran 650.000 empleos verdes en Argentina, lo que representaba el 7% del total de los asalariados registrados. La mayor parte del empleo verde se concentró en la industria manufacturera (38%), transporte (29%), agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (9%), y en el suministro de agua y gestión de residuos (7%). Las actividades de servicios y comercio vinculadas con la protección ambiental sumaron un 10%.

Figura 4
Contribución por sector al total de empleos verdes en 2015 (%)

- Transporte y almacenamiento
- Actividades de alojamiento y de servicio de comida
- Comercio y otros servicios no analizados (personales y empresariales).
- Agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y extracción de madera
- Industrias manufactureras
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionados
- Suministro de agua, evacuación de aguas residuales, gestión de desechos
- Construcción

Fuente: Elaboración propia en base a OEDE y otras fuentes.

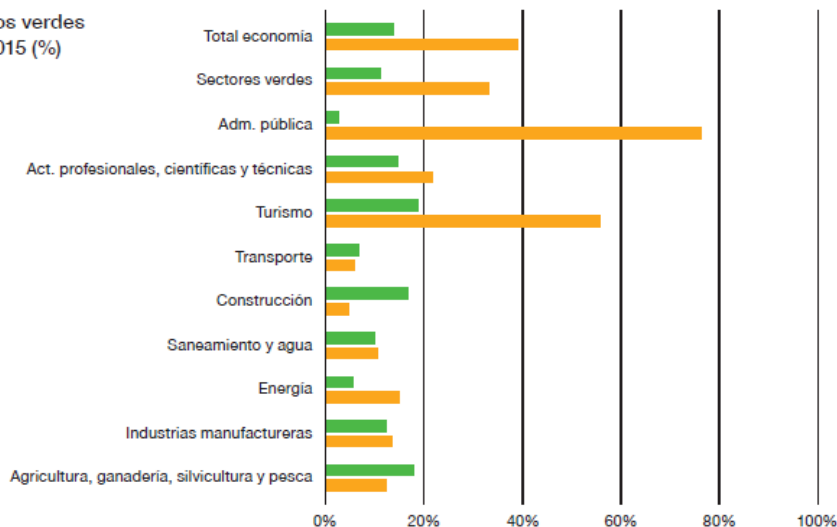


La investigación relevó toda la estructura productiva argentina y se enfocó en algunos perfiles de trabajadores. La presencia de jóvenes y trabajadoras con un empleo verde en diversos sectores de la economía, entre los cuales se destacan la administración pública y el turismo (con alta presencia de trabajadoras), y la construcción, agricultura y turismo (con un 20% de jóvenes⁶, aproximadamente).

Figura 5

Jóvenes y mujeres con empleos verdes por actividad económica en 2015 (%)

● Jóvenes
● Mujeres



Muchos aspectos de la transición a una economía verde requieren un firme apoyo. Las políticas sociales deben elaborarse al paso que las políticas medioambientales y económicas. Es preciso invertir en las competencias profesionales que requerirá una economía mundial con bajas emisiones de carbono, y elaborar unas políticas con miras a gestionar los ajustes en el empleo en diferentes sectores de la economía. Asimismo, desde el punto de vista de la solidaridad social, y con el fin de movilizar el apoyo político y en el lugar de trabajo a los cambios que se necesitan, es imperativo formular políticas para garantizar que se proteja a aquéllos que se ven negativamente afectados a través del apoyo a los ingresos, oportunidades de readaptación profesional y el apoyo al realojamiento.

CHILE:

En el Cono Sur de América Latina, la OIT provee asistencia técnica en la formulación de políticas y medidas que contribuyan al desarrollo de empresas y economías sostenibles que sean eficientes, socialmente justas y ambientalmente correctas. Algunos componentes importantes del programa son la capacitación de los actores sociales, la promoción de empleos verdes en el manejo y reciclaje de los desechos, la creación de empleos verdes en la energía renovable y la creación de empresas medioambientalmente sostenibles. El programa en este país inició en el año 2010.⁹

En el contexto de la Política de Gestión Integral de Residuos Sólidos y considerando el aporte importante de los recicladores de base en el manejo de los residuos, el Ministerio de Medio Ambiente creó, en diciembre de 2010, una mesa de trabajo para la elaboración de una política pública que aborde la inclusión de los recicladores en la gestión de residuos. En la mesa participan representantes de los Ministerios de Salud, Desarrollo Social, Trabajo y Previsión Social, Vivienda y Urbanismo, el Fondo de Solidaridad e Inversión Social, Municipalidades, la Organización Internacional del Trabajo, el Movimiento Nacional de

⁹ <https://www.ilo.org/santiago/temas/empleos-verdes/lang--es/index.htm>

Recicladores de Chile y la Fundación AVINA. Con la activa participación de todos estos actores, se elaboró un estudio y un borrador propuesta de política.

La OIT también participa en la organización del Ciclo “Empresa, Sociedad, Estado y Reciclaje de Residuos”, que convoca a empresas, organizaciones empresariales, fundaciones, centros de estudio y actores vinculados a la recuperación de residuos, preocupados por avanzar en Chile hacia una gestión más sustentable de los mismos. Los otros organizadores son el Centro de Envases y Embalajes, la Fundación Casa de la Paz, el Movimiento Nacional de Recicladores de Chile y la Fundación AVINA, bajo el patrocinio del Ministerio del Medio Ambiente.

Como resultado de este ciclo, se generó una propuesta que pretende dar forma al diseño de un marco regulatorio para la Responsabilidad del Productor (REP) que plantea el Proyecto de Ley impulsado por el Ministerio del Medio Ambiente. Dicha propuesta intenta conciliar ciertas estrategias público-privadas esenciales para alcanzar determinados niveles de reciclaje de envases y embalajes post-consumo con la necesidad de asegurar oportunidades adecuadas para la dignificación del trabajo de los recicladores de base.

COSTA RICA

Durante los últimos años, Costa Rica se ha caracterizado por ser uno de los países pioneros en desarrollo sostenible. De hecho, en septiembre de 2016, se convirtió en el primer país en suscribir un Pacto Nacional por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Su plan de acción se ha basado en la integración de actores como los tres poderes de la República, los sindicatos, el sector privado, la academia y la sociedad civil, dentro del cumplimiento de los ODS, anteponiendo aquellos objetivos que son prioridad para la población de este país y sus necesidades específicas.

La actividad en la cual este país se ha convertido en un referente a nivel regional e incluso internacional es el turismo sostenible. Todo esto, con la colaboración del Instituto Nacional de Biodiversidad y la transformación de las políticas de Estado., por medio de las cuales se promueven las economías verdes a través de la introducción de tecnologías verdes e innovaciones ecológicas. Gracias a que el país identificó la biodiversidad y los recursos naturales como capital, se ha logrado la creación de diversos negocios verdes que fomentan la empleabilidad en esta área.

Algunos de los programas desarrollados por el Estado para incentivar la economía, los negocios y los empleos verdes son el Programa de Promoción de Empresas Responsables y Sostenibles (SCORE), la promoción de la Responsabilidad Ampliada del Productor, el Entorno Propicio para la Empresa Sostenible (EPES), la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC) y la Dirección de Cambio Climático del gobierno (DCC) liderada por el Ministerio de Ambiente y Energía cuyo objetivo es consolidar lo que ellos denominan como una “visión eco competitiva” para posicionar al país como referente en reducción de emisiones y adaptación y mitigación del cambio climático.

COLOMBIA:

En Colombia se habla de empleos verdes aproximadamente desde el año 2018, cuando el 4 de diciembre mediante la resolución número 001242 de 2018 el Ministerio de Trabajo a través de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, otorgó a Talento Verde S.A.S la autorización para prestar los servicios de gestión y colocación de empleos verdes a través de su punto virtual www.talentoverde.com¹⁰

¹⁰ <https://talentoverde.com>

En Colombia el panorama es muy alentador, pues se ha visto cómo el Gobierno ha hecho una apuesta por incluir el tema de la generación de empleos verdes en la Política de Crecimiento Verde y en la Política Nacional de Negocios Verdes. Que hoy el Ministerio de Trabajo a través de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público otorgue esta autorización, confirma su disposición con la construcción del capital humano para lograr la sostenibilidad del país.

Hasta el momento Talento Verde es la primera agencia privada autorizada para la prestación del servicio público de empleos verdes a nivel nacional, lo que representa no solo un reto, sino una responsabilidad muy grande de parte de esta organización con las expectativas del gobierno, de los oferentes y de los demandantes; una de las principales metas de esta organización es que para el año 2030 se podrían llegar a generar un total de 84.115 empleos verdes nuevos en el país, lo que eliminaría considerablemente los altos índices de contaminación en el país.

Parece increíble que se haya vivido una nueva crisis económica mundial, hoy causada por el COVID-19 y la cual podría convertirse según el Fondo Monetario Internacional en la peor desde hace 90 años. Esta agencia desde su fundación ha tenido tiempo para hacer las cosas diferentes, para impulsar una verdadera transición verde, pero el deterioro en el medio ambiente es cada vez más notorio.

Aunque el panorama luce desalentador, una recuperación económica verde sigue siendo una de las mejores y más importantes apuestas de los gobiernos del mundo y detrás de la pandemia y sus terribles efectos a nivel social y económico, viene una problemática de la cual no podemos seguir siendo ajenos, la crisis climática.

No es momento para seguir dilatando los compromisos internacionales de la Agenda a 2030, la recuperación esta vez debe ser diferente y más si con ello se podrá garantizar nuevas formas y oportunidades de empleo decente, pero esto requerirá de líderes políticos con ímpetu, que prioricen los sectores verdes y permitan a partir de normativas y políticas públicas dar mayor certidumbre a las inversiones para que prospere una economía verde, además son necesarios líderes organizacionales que hagan apuestas contundentes en contra el cambio climático y la degradación del medio ambiente.

Si hay intención de los gobiernos del mundo en hacer una reactivación económica verde, estaremos dando un gran paso hacia la generación de nuevos empleos verdes, que pueden desarrollarse en muchos sectores económicos tanto a escala urbana como rural. Hay evidencia de cómo toda la fuerza laboral, desde los trabajadores que desempeñan actividades operativas hasta los más especializados tiene oportunidad de emplearse en un mercado laboral que responde a las presiones cada vez mayores sobre protección y preservación del medio ambiente.

Las experiencias internacionales muestran la importante contribución que hacen los empleos verdes a un crecimiento económico bajo en emisiones en países en desarrollo (de los más afectados por la actual crisis), al reducir la pobreza y mejorar los niveles de vida de la población, además promueven la inclusión laboral de personas en condición de vulnerabilidad.

Avanzar hacia un crecimiento verde generará millones de empleos en el mundo, pero también puede haber pérdidas de empleos ocasionadas principalmente por la desaparición de algunas actividades de los sectores tradicionales, por lo que es imperativo que a la par que se promueven los empleos verdes para superar la crisis, también se gestione una transición justa para todos, con políticas públicas coherentes y el fomento del diálogo social.

Tendrá un gran efecto sobre los trabajadores y las comunidades. Muchos se beneficiarán pero otros pueden encontrar dificultades dado que ciertas industrias y ocupaciones están en declive. Desde el punto

de vista de la solidaridad social y con el fin de movilizar el apoyo en el ámbito político y en los lugares de trabajo para realizar los cambios necesarios, es imperativo desarrollar políticas que aseguren que aquellos que puedan verse afectados negativamente estén protegidos mediante prestaciones salariales, oportunidades de reconversión, ayudas para la reubicación y similares.

El diálogo social es un componente de importancia crítica en una Transición Justa, especialmente en los lugares de trabajo, donde se necesitan las voces de trabajadores y empleadores para determinar el diseño de nuevos sistemas de producción y prácticas de trabajo sostenible. En algunos casos, empleadores y sindicatos están empezando a trabajar juntos para hacer más verde el lugar de trabajo basándose en una larga tradición de colaboración en materia de seguridad y salud en el trabajo y otros temas.

El marco de Transición Justa de la OIT se dibuja en el Programa de Trabajo Decente, en su mandato de establecimiento de normas y en la Declaración (de la OIT) sobre la justicia social para una globalización equitativa. El marco puede aplicarse en ámbitos como políticas activas de mercados de trabajo, protección del salario, nuevas formaciones, respeto a las normas internacionales de trabajo, desarrollo de iniciativas empresariales y creación de oportunidades de ingresos alternativas.¹¹

En general, se puede decir que la transición hacia una economía más verde crea y seguirá creando empleo en toda una variedad de sectores. Según el nuevo informe de OIT/PNUMA/CSI/OIE “Hacia el Desarrollo Sostenible”, la mayoría de los estudios indican un incremento del orden del 0,5-2 por ciento, lo que se traduciría, globalmente, en 15-60 millones de nuevos puestos de trabajo.¹²

Se espera que se produzcan pérdidas de empleo en algunos sectores de la economía provocadas por el cambio hacia una economía más verde. Hasta el uno por ciento de mano de obra en países industrializados donde es previsible un mayor impacto en sus mercados de trabajo, es susceptible de verse afectado por la transición entre sectores económicos.

Está previsto que los movimientos de trabajadores entre empresas sea diez veces mayor. Sin embargo, este impacto sería incluso pequeño en comparación con experiencias asociadas a la globalización experimentadas en las últimas décadas.

En general, se puede decir que la transición hacia una economía verde tiene potencial para crear millones de puestos de trabajo. Pero es posible que también conduzca a la reducción de personal en industrias con alta tasa de emisiones. Es difícil predecir la repercusión exacta puesto que las realidades nacionales son diversas. Sin embargo, la mayoría de los escenarios sugieren que el efecto neto será positivo. Los países que ya avanzan hacia una economía verde están siendo testigo de estos efectos.

Una economía más verde no es inclusiva ni socialmente sostenible de manera predeterminada. Las políticas sociales y de mercado de trabajo tendrán que complementar las políticas económicas y ambientales para amortiguar los inconvenientes de la transición hacia una economía verde. A nivel nacional, la progresión positiva dependerá también en gran medida de la coordinación de políticas y la planificación previa incluyendo nueva formación para trabajadores y mejora de competencias. Merecen especial atención los jóvenes, mujeres y hombres, que requieren conocimientos y habilidades apropiados para integrarse con éxito en la economía verde.

¿Qué hace la organización Talento Verde?

¹¹ <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/lang--es/index.htm>

¹² <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/>

Básicamente buscan y desarrollan el talento para la sostenibilidad ambiental de Colombia, en donde los usuarios se suscriben al igual que las empresas, y tanto el usuario como la empresa buscan los perfiles indicados para el empleo verde que se esté requiriendo.

Trabajan también en 4 aspectos:

1. Servicios de gestión y colocación de empleo verde - Personas
2. Servicios de gestión y colocación de empleo verde - Empresas
3. Desarrollo del talento para la sostenibilidad ambiental - Empresas – IES
4. Consultoría organizacional

En este caso la Administración Distrital debe tratar de encaminar esfuerzos para que las estrategias utilizadas para cumplir las metas del nuevo Plan de Desarrollo Distrital estén enfocadas como lo ha realizado esta organización para que la transición justa en Bogotá se haga con un mayor profesionalismo y para que se aprovechen al máximo las experiencias ya obtenidas por ellos y así poder sacar a flote prontamente los empleos verdes en la ciudad de una manera exitosa, eficiente y eficaz.

En la ciudad de Bogotá se viene hablando de empleos verdes y poco a poco se han realizado pequeños esfuerzos para que los ciudadanos capitalinos adquieran conciencia del tema ambiental y climático de la ciudad, del país y del mundo; es así que en cinco ocasiones se ha realizado un programa de divulgación denominado Semana Ecoempresarial que busca mostrar las tendencias de negocios verdes e inclusivos; en el mes de junio del año 2020, los días 23, 24, 25 y 26, la Secretaría Distrital de Ambiente realizó la quinta versión de esta semana con un panel virtual el cual contó con la participación de Jorge Enrique Jiménez Guacaneme, jefe Oficina de Negocios Verdes y Sostenibles del Ministerio de Ambiente; Sergio Rengifo, director de Capitales del Consejo Empresarial Colombiano para el Desarrollo Sostenible y Diego Francisco Rubio Goyes, subdirector de Ecourbanismo y Gestión Ambiental Empresarial de la Secretaría Distrital de Ambiente.¹³

Durante cuatro días se habilitaron diferentes espacios para visibilizar las acciones lideradas desde la Secretaría de Ambiente para incentivar los negocios verdes en Bogotá. En total se vincularon cerca de 3.000 personas entre líderes de las 36 empresas validadas y comunidad en general, quienes se interesaron en conocer y aprender acerca de la oferta de bienes y servicios sostenibles de la capital.

Los participantes, a través de una encuesta virtual, mostraron estar satisfechos con la oferta de formación y sensibilización de la Secretaría de Ambiente en torno a esta actividad empresarial. Las temáticas más llamativas y de mayor aceptación fueron aquellas que mostraron los procesos de los negocios verdes y cómo fomentar la creación de nuevos emprendedores, que van en búsqueda de la sostenibilidad y respeto por el medioambiente.

En este panel virtual la Secretaría Distrital de Ambiente, aprovechó para divulgar el “Ecodirectorio”, una herramienta por medio de la cual se busca la promoción de bienes y servicios que demuestren responsabilidad e incorporación de criterios ambientales y además cuenta con información referente a los 36 negocios verdes avalados por la Administración Distrital.¹⁴

¹³ <http://www.ambientebogota.gov.co/>

¹⁴ http://www.ambientebogota.gov.co/es/c/document_library/

MARCO NORMATIVO

- **Tratados internacionales**

Protocolo de Kyoto sobre el cambio climático. Este protocolo compromete a los países industrializados a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Convenio de Diversidad Biológica. Es el primer acuerdo global para abordar todos los aspectos de la diversidad biológica: recursos genéticos, especies y ecosistemas.

Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono. El Convenio tiene por objetivo alentar a las Partes a promover la cooperación para el intercambio de información sobre el impacto de las actividades humanas en la capa de ozono

Convención de Ramsar. Promueve la conservación y el uso racional de los humedales.

Conferencia de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (Rio+20). Sus principales objetivos fueron asegurar un acuerdo político en desarrollo sostenible abordando nuevos retos.

- **De orden constitucional**

Artículo 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.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

- **De orden Legal**

Ley 99 de 1993 *“POR LA CUAL SE CREA EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, SE REORDENA EL SECTOR PÚBLICO ENCARGADO DE LA GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES, SE ORGANIZA EL SISTEMA NACIONAL AMBIENTAL, SINA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*

- **De orden Normativo**

Acuerdo No. 19 de 1996 *“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL ESTATUTO GENERAL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”*

Acuerdo No. 248 de 2006 *“POR EL CUAL SE MODIFICA EL ESTATUTO GENERAL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*

Acuerdo No. 197 de 2005 “POR EL CUAL SE ESTABLECE LA SEMANA DEL MEDIO AMBIENTE”

Decreto 322 de 1994 “POR EL CUAL SE IMPLEMENTA EL SISTEMA AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”

Decreto 456 de 2008 “POR EL CUAL SE REFORMA EL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”

Resolución 6562 de 2011 - Secretaría Distrital de Ambiente – “ADOPTA EL PLAN DE INVESTIGACIÓN AMBIENTAL DE BOGOTÁ”

Resolución 081 de 2017 - Secretaría Jurídica Distrital – “LA SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL, ESTABLECE EL COMITÉ TÉCNICO DEL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL”

COMPETENCIA

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

(...)

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

IMPACTO FISCAL

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el Acuerdo No. 761 de 2020 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI””, que, en su objetivo general, propósitos, logros de ciudad, metas sectoriales y programas estratégicos, se encuentran especialmente consagrados en los Artículos 13, 14, 27 y 33, los cuales dictan:

Artículo 13. Programas estratégicos. En el marco del presente Plan de Desarrollo Distrital se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos.

Programas Estratégicos Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.

No.	Programas Estratégicos	No.	Meta Estratégica	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
1	Oportunidades de educación, salud y cultura para mujeres, jóvenes,	10	Promover la generación de empleo para al menos 200.000 personas con	Mujeres vinculadas con énfasis en sectores	3874 3197 970	Agencia Pública de Empleo, SDDE,	70000 50000 80000

	niños, niñas y adolescentes		enfoque de género, territorial, diferencial: mujeres cabeza de hogar, jóvenes especialmente en primer empleo, jóvenes NINI en los que se incluyen jóvenes en acción, personas con discapacidad, víctimas del conflicto, grupo étnico y/o teniendo en cuenta acciones afirmativas	afectados por la emergencia. Jóvenes vinculados con focalización en NINIS y énfasis en sectores de oportunidad afectados por la emergencia. Personas colocadas, con énfasis en sectores de oportunidad y en empleos verdes		abril 2020	
--	-----------------------------	--	--	--	--	------------	--

Artículo 14. Metas sectoriales en los programas generales. En Plan de Desarrollo Distrital “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, los logros de ciudad se materializan en 58 programas generales, conformados por una agrupación de metas que responden a su cumplimiento, como se identifican en el Anexo No. 1 que hace parte del presente Plan.

Anexo No 1. Artículo 14. Metas sectoriales

Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política								
No	Programa	No Meta	Metas Sectoriales	Sector	Nombre indicador	Línea base	Fuente	Meta Sectorial 2024
18	Cierre de brechas para la inclusión productiva urbano rural	122	Promover la generación de empleo para al menos 200.000 personas, con enfoque de género, territorial, diferencial: mujeres cabeza de hogar, jóvenes especialmente en primer empleo, jóvenes NINI en los que se incluyen jóvenes en acción, personas con discapacidad, víctimas del conflicto, grupo étnico y/o teniendo en cuenta acciones afirmativas	Desarrollo económico	No de personas colocadas, con énfasis en sectores de oportunidad y en empleos verdes	970	Agencia Pública de Empleo, SDDE, abril 2020	200000

Artículo 27. Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y Reactivación Económica de Bogotá D.C. El Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico creado por el Decreto 108 del 8 de abril de 2020, se mantendrá y fortalecerá como una

política pública del Distrito con vocación de permanencia.

El sistema será considerado un instrumento para orientar las acciones para atender las emergencias, mitigar las consecuencias de las crisis y reactivar la economía de la ciudad, enfocado, entre otros temas, en preservar los empleos y el tejido empresarial, en especial de la micro, pequeña y mediana empresa, potencializar el emprendimiento, la creación y reinversión de nuevos modelos de negocio alineados a las nuevas oportunidades de mercado, fortalecer los sistemas productivos solidarios locales y desarrollar programas para la promoción de la compra local con las unidades de negocio identificadas, desarrollar estrategias de comercialización digital, impulsar las nuevas competencias y habilidades para el trabajo, la economía circular, el teletrabajo y los empleos verdes. Todo lo anterior sobre la base del cuidado del medio ambiente. Podrá recomendar a las instancias del Distrito pertinentes, las acciones necesarias, incluso aquellas que requieran algún tipo de modificación o expedición de normas distritales.

Parágrafo 1. El Sistema operará tanto para la declaratoria de pandemia por COVID 19, como para el periodo de declaración de la no pandemia, y como herramienta fundamental para enfrentar cualquier otro evento de naturaleza y magnitudes que establezca su comité interinstitucional.

Parágrafo 2. La financiación del Sistema deberá estar garantizada con los recursos apropiados del presupuesto general de Distrito, de los fondos de desarrollo local, además de los aportes que pueda destinar la Nación, otros entes territoriales, el sector gremial y privado, y organismos internacionales. Los recursos estarán destinados entre otras cosas, al crédito y liquidez del aparato productivo.

Parágrafo 3. El Sistema tendrá un comité interinstitucional, encargado de definir los ejes estratégicos de funcionamiento y las acciones que permitan cumplir con su objetivo y estará conformado por las Secretarías Privada, de Hacienda, de Movilidad, Planeación y de Desarrollo Económico, Invest-in Bogotá, y un delegado de la Alcaldesa Mayor quien ejercerá la Secretaría Técnica. Las Secretarías Distritales de la Mujer y Cultura serán invitadas permanentes y otras Secretarías podrán ser invitadas según los temas a tratar.

Parágrafo 4. El sistema recomendará acciones concretas para la creación de una ventanilla única de requisitos para los establecimientos comerciales y para la coordinación de las visitas y requerimientos de inspección, vigilancia y control de las diferentes entidades distritales. Esto, con el fin de facilitar la actividad de los pequeños comerciantes de la ciudad.

La Administración Distrital reglamentará los demás aspectos de este Sistema.

Artículo 33. Medidas para la recuperación económica. El Distrito Capital priorizará la generación de empleos verdes, que permitan reverdecer espacios y la rehabilitación, recuperación, restauración, reforestación de la estructura ecológica principal, así como, la construcción y operación de viveros, zonas de agricultura urbana, techos verdes y jardines verticales.

La generación de la estrategia distrital de economía circular permitirá generar incentivos por la reincorporar los residuos a la economía. Dicha estrategia apoyara la formalización, emprendimiento y tecnología para los recicladores de oficio; la Logística y generación de suelo para la reincorporación de los residuos de la construcción y demolición (RCDs) y activación mediante estrategias de economía colaborativa para la gestión de RCDs de origen residencial.

Se promoverá la Alianza regional para el compostaje y uso y aprovechamiento de residuos sólidos y orgánicos, permitiendo la Asistencia para pequeñas empresas gestoras para el aprovechamiento de residuos electrónicos y químicos provenientes del sector productivo, así como del sector agropecuario.

Se establecerá un nuevo modelo de abastecimiento inteligente y sostenible, basado en el enfoque de la soberanía alimentaria, permitiendo las compras públicas de quienes implementen buenas prácticas agropecuarias. Así mismo, la logística de abastecimiento debe disminuir las emisiones de material particulado y gases de efecto invernadero.

En el marco de la RAPE se incentivarán cadenas de abastecimiento que promuevan compra local, productos de economías campesinas y conservación de ecosistemas estratégicos, para lo cual se priorizarán aquellos que implementen innovación en la internalización de costos de transporte, operador logístico y mercadeo.

Por tanto, no puede afirmarse que esta iniciativa genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto implican desarrollar los mandatos del Acuerdo No. 761 de 2020, PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024, "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI"

Cordialmente,

EMEL ROJAS CASTILLO

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

MARCO ACOSTA RICO

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO N° 375 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial, de las que le confieren el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

Artículo 1. La presente iniciativa tiene como objeto dictar los lineamientos para incentivar, los empleos verdes de la ciudad de Bogotá, para lo cual la Administración Distrital a través de diferentes sectores y sus competencias funcionales, seguirá los parámetros establecidos en el Plan Distrital de Desarrollo y los dispuestos a continuación:

- a) Identificar las actividades económicas verdes clave en la economía de la ciudad.
- b) Desarrollar investigaciones y reportes que contribuyan con el análisis y la evaluación del potencial de la empleabilidad verde en la ciudad.
- c) Promover la capacitación de los actores clave sobre las políticas, programas y estrategias que incentivan los empleos verdes.
- d) Fomentar la generación de nuevos conocimientos sobre los retos y oportunidades que supone la creación de empleos verdes en sectores estratégicos.
- e) Facilitar espacios que permitan el intercambio de información y conocimientos sobre empleos verdes.
- f) Adelantar la implementación de una plataforma virtual para la divulgación de la demanda y oferta de empleos verdes, en la cual se favorezca la interacción entre empresas y la comunidad en general.
- g) Identificar los sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales y ejecutar planes de incentivos dirigidos a estas entidades considerando distintos criterios como la obtención de certificaciones con contenido ambiental, la implementación de Programas de Gestión Ambiental y otras iniciativas orientadas a promover el desarrollo sostenible.

Artículo 2. La Secretaría Distrital de Ambiente será la encargada de realizar el diseño, implementación y desarrollo de las estrategias necesarias para implementar y poner en marcha los empleos verdes en la ciudad de Bogotá.

Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico promoverán de manera conjunta el desarrollo e implementación de los empleos verdes en la ciudad de Bogotá.

Artículo 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, llevará un control de los resultados de la implementación de los empleos verdes en la ciudad de Bogotá, de acuerdo con las metas trazadas en el Plan Distrital de Desarrollo.

Artículo 4. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, podrá buscar alianzas o articular acciones con otras secretarías distritales y/o entidades públicas o privadas, que le permitan cumplir el presente Acuerdo.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO DE LA BICICLETA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”



Exposición de Motivos

El transporte público gratuito de bicicletas debe ser una modalidad de transporte de ciudad moderna que busca institucionalizar con carácter permanente como componente del transporte público y de la ciclovía, como actividades complementarias en el marco del equilibrio social con equidad desde las poblaciones más vulnerables, con el fin de generar desarrollo y cambio social sostenible que impulse una cultura ciudadana enfocada en el uso de medios de transporte público alternativos, que funciona en las grandes ciudades como París, Berlín o Ámsterdam, entre otras; por décadas el estéril debate de una sociedad libre de discriminación y equitativa nos ha acompañado sin que hasta la fecha sea una realidad. Ya es hora que la administración apoye y acompañe esta iniciativa valorando el criterio de transporte de la bicicleta como patrimonio cultural y cívico desde un Proyecto de Acuerdo de ciudad.

1. OBJETO

Esta iniciativa busca la creación de un ecosistema móvil al que llamamos **BIOCICLETA**, que conlleve una transformación cultural ciudadana alrededor de otra forma de movilidad; el objeto se orienta hacia el incentivo y estímulo del uso de medios de transporte alternativos de cero emisiones como la bicicleta y la patineta. Este proyecto busca encaminar a Bogotá en una transición positiva hacia el uso consciente y creciente de la bicicleta y la patineta, desde una política de transporte público amigable con el medio ambiente, que ayude a mitigar los efectos negativos de la crisis climática mundial y fomente nuevos valores culturales y cívicos de inclusión social. Esta revolución en el transporte público de Bogotá, deberá conllevar una transformación socioeconómica, que gire alrededor de una otra dinámica móvil y se fundamente bajo el precepto del acceso al transporte público gratuito, y así, fundar otras prácticas de la movilidad con oportunidades para todos los ciudadanos, y que garantice la igualdad de condiciones como respuesta a las exigencias de una ciudad moderna, equitativa y pluralista. Dicho esto, el presente proyecto pretende contribuir en la disminución y el impacto negativo del transporte público convencional en la movilidad del ciudadano, buscando consolidar un modelo que armonice con el Sistema Integrado de Transporte Público ya existente y que logre impactar positivamente en los índices de contaminación ambiental, priorizando la dignidad humana en el desarrollo sostenible, que contribuya al bienestar general y al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

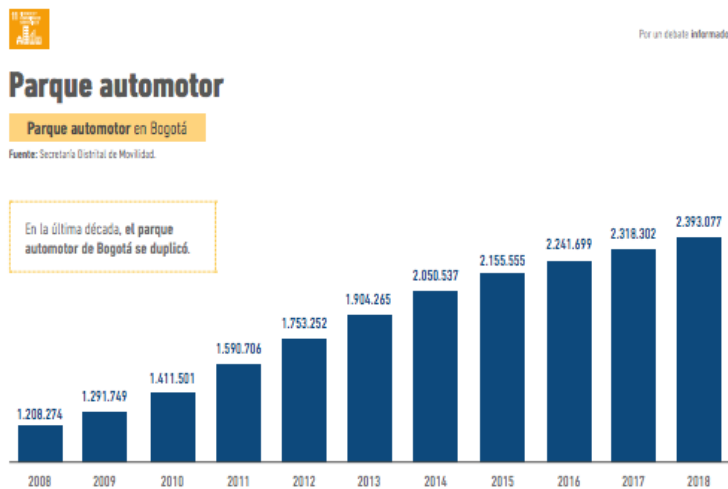
2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INICIATIVA

MOVILIDAD EN BOGOTÁ

Según el portal **INRIX Global Traffic Scoreboard**, observatorio de congestión y movilidad que monitorea 975 ciudades de 43 países, Bogotá, en 2019, fue la ciudad número uno en congestión de tránsito en el

mundo. También se determinó que un bogotano pierde 192 horas en el tráfico anualmente, superando a Río de Janeiro (190 horas/año) y Ciudad de México (158 horas/año). Por otro lado, la investigación también reveló que, en 2019, la velocidad de desplazamiento de un bogotano en hora pico fue en promedio de 12 millas por hora, y en hora valle 13 millas por hora. Lo que indica que no hay una diferencia considerable en el volumen del tráfico entre horas de mayor y menor demanda, además, el estudio da fe de la baja velocidad de la movilidad que los bogotanos deben experimentar diariamente.

Por otra parte, según informe de 2018 del portal **Bogotá Como Vamos: POR UN DEBATE INFORMADO**, revela que el parque automotor en Bogotá creció casi un 200% al pasar de 1'208.274 automóviles en el 2008 a 2'393.077 en el 2018. Durante estos 10 años, la ciudad arrojó tantos vehículos a las vías, que el colapso pasó a estar a la orden del día, exigiendo nuevas medidas para mitigar el impacto. Así, llegaron estrategias como el pico y placa para vehículos particulares, de servicio público y tipo ambiental.



La venta de vehículos particulares entre 2008 y 2018 pasó de 911.793 a 1'764.105. En el caso de motocicleta, las cifras no son menos onerosas; el estudio indica que a 2018 circulaban 467.496 motos, cuando en 2008 la cifra no superaba las 143.891 unidades.



Parque automotor en Bogotá, según tipo de vehículo

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

TIPO DE VEHÍCULO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Transporte particular	911.793	970.884	1.049.527	1.162.515	1.267.039	1.364.993	1.467.578	1.541.999	1.616.859	1.690.477	1.764.105
Motocicleta	143.891	166.941	206.844	271.357	328.078	379.826	418.844	449.283	459.761	464.634	467.496
Transporte público	100.489	101.564	102.408	104.298	105.630	109.279	113.843	113.856	114.984	113.412	111.831
Taxis	52.101	52.360	52.722	52.536	52.505	50.167	50.272	50.417	50.095	49.779	49.645
Total general	1.208.274	1.291.749	1.411.501	1.590.706	1.753.252	1.904.265	2.050.537	2.155.555	2.241.699	2.318.302	2.393.077

43 |

Por su parte, en el mismo lapso de 10 años, el transporte público creció más de 10.000 vehículos, alcanzando las 111.831 unidades. Los taxis, han sido la única modalidad que ha mantenido su lote sin mayor crecimiento, manteniéndose sobre los 49.645 carros en 2018.

Omar Oróstegui Restrepo, director de **Bogotá Como Vamos**, dijo para el diario EL TIEMPO el 23 de agosto de 2019: *“El parque automotor no para de crecer. De continuar con esta tendencia, en el 2025 superaremos los 3 millones de vehículos”*, adicionalmente dijo: que *“la solución pasa, inevitablemente, por un compromiso hacia la movilidad sostenible, donde el transporte público y los medios no motorizados son los protagonistas”*.

En un análisis más riguroso de las cifras entregadas en el mismo informe del portal **Bogotá Cómo Vamos**, encontramos que, si bien el parque automotor ha crecido considerablemente en Bogotá, en especial el vehículo particular, aumentando en casi 1 millón de unidades entre 2008 y 2018, la encuesta que indaga sobre el principal medio de transporte utilizado por los bogotanos, muestra que no es precisamente el vehículo particular el preferido a la hora de iniciar un viaje urbano. El estudio arrojó, que en el lapso de dichos 10 años, este medio de transporte pasó de un 12% en 2008 a un 13% en 2018 en la tasa de preferencia como principal medio de transporte sobre otras modalidades. Es decir, podemos concluir que si bien, en 10 años los bogotanos compraron más carros, no lo prefieren como principal medio de transporte urbano, al contrario del fenómeno del crecimiento de la utilización de Transmilenio como medio de transporte preferido por el ciudadano en el mismo lapso de tiempo, pasando de un 18% de utilización en 2008 a un 35% en 2018. De esta misma encuesta, vale la pena destacar que la bicicleta triplicó su

utilización como medio de transporte preferido de los bogotanos, pasando de un 3% de utilización en 2008 a un 9% en 2018.



Principal medio de transporte

Porcentaje de personas cuyo principal medio de transporte utilizado, en Bogotá es:

Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana - BCV

MEDIO DE TRANSPORTE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017	2018
SITP**	ND	ND	ND	ND	ND	2%	6%	17%	16%	18%	16%
TransMilenio	18%	24%	25%	24%	27%	30%	39%	35%	35%	37%	35%
Bus/buseta/colectivo	46%	44%	45%	45%	32%	29%	26%	16%	11%	9%	7%
Taxi	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	4%	4%	3%
A pie	14%	9%	9%	9%	14%	10%	7%	5%	6%	6%	7%
Bicicleta	3%	4%	5%	4%	5%	5%	6%	5%	8%	9%	9%
Vehículo particular	12%	10%	10%	8%	13%	12%	8%	14%	11%	8%	13%
Motocicleta	3%	5%	4%	6%	4%	7%	5%	5%	7%	8%	8%
Informal	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%	3%
Otros	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	0%	1%	0%	0%

Nota (*): En el año 2016 la metodología de la encuesta fue fortalecida, ampliando la representatividad de la muestra, por lo que los datos históricos antes de esta fecha se presentan como referencia aunque no son directamente comparables con la medición de 2016, 2017 y 2018.

Nota ()**: El sistema zonal del SITP inició su implementación en el segundo semestre de 2012, por lo cual solo hay datos a partir de 2013.

45 |

La problemática se centra en que el transporte público, a pesar de ser el más usado por los capitalinos, con una tasa de utilización del 61%, es el que registra la más baja satisfacción en la ciudadanía (a 2018). TransMilenio tiene una tasa de satisfacción solo del 13% de la ciudadanía, el SITP tiene un 25% y el Bus o Colectivo un 38%; en contraste, la Bicicleta tiene una tasa de satisfacción del 62% de la ciudadanía y la Motocicleta un 75%.



Por un debate informado

Satisfacción con el medio de transporte

Porcentaje de personas que se sienten satisfechas con el principal medio de transporte que utilizan, en Bogotá

Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana - BCV

MEDIO DE TRANSPORTE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017	2018
SITP**	ND	ND	ND	ND	ND	47%	38%	32%	32%	32%	25%
TransMilenio	49%	35%	30%	33%	28%	29%	15%	19%	18%	19%	13%
Bus/buseta/colectivo	ND	ND	ND	ND	ND	ND	42%	43%	29%	44%	38%
Taxi	57%	65%	65%	51%	60%	73%	58%	52%	46%	48%	46%
A pie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	61%	69%	78%
Bicicleta	75%	84%	85%	78%	87%	84%	81%	61%	83%	85%	62%
Vehículo particular	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	65%	75%	63%
Motocicleta	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	84%	79%	75%

Nota (*): En el año 2016 la metodología de la encuesta fue fortalecida, ampliando la representatividad de la muestra, por lo que los datos históricos antes de esta fecha se presentan como referencia aunque no son directamente comparables con la medición de 2016, 2017 y 2018.

Nota ()**: El sistema zonal del SITP inició su implementación en el segundo semestre de 2012, por lo cual solo hay datos a partir de 2013.

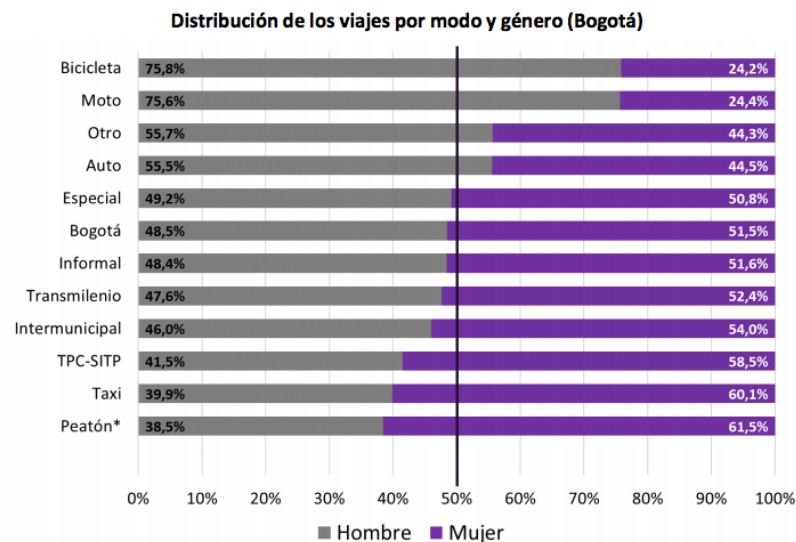
| 46

En otra medición, la **Encuesta de Movilidad de 2019** de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, indicó que para ese año en Bogotá hubo un promedio de 13'359. 728 de viajes diarios totales, de los cuales 4'556.702 fueron en Transporte Público, 1'986.760 fueron en vehículo particular y 880.367 en bicicleta. De esta estadística vale la pena resaltar que el 23% del total de viajes diarios fueron a pie; los peatones que caminaron al menos 15 minutos para desplazarse en Bogotá fueron en promedio diario 3'192.974 personas.



MUJER

En la misma **Encuesta de Movilidad de 2019**, se revela que las mujeres son quienes más utilizan el transporte público. Las cifras porcentuales del número de viajes en Transmilenio son del 17, 1% para mujeres y de 16,3% para hombres. En Transporte Público Colectivo y SITP la diferencia es más pronunciada, con un 20,7% de mujeres contra un 15,5% de hombres. Llama la atención la baja utilización de la bicicleta como medio preferido de transporte para la mujer; el estudio indicó que solo el 3,2% de mujeres se movilizan en dicho medio de transporte frente a un 10,5% de hombres que lo prefieren.



Estas cifras de implementación de modalidades de transporte por géneros, son paradójicas si se contrastan con las estadísticas de violencia y agresiones contra la mujer en el transporte público bogotano. Según revela la Secretaría Distrital de Seguridad, durante 2017 en Bogotá se registraron 3511 casos de presuntos delitos sexuales. De estos, 1004 casos (28,7%) ocurrieron en desplazamiento urbano. En cuanto a casos de acoso sexual en las diferentes modalidades de transporte, se determinó que se reportaron 916 casos de acoso de mujeres movilizándose a pie, entre enero y abril de 2018, 3 casos de acoso de mujeres desplazándose en bus y 1 de mujeres en taxi (Secretaría Distrital de Seguridad, 2018).

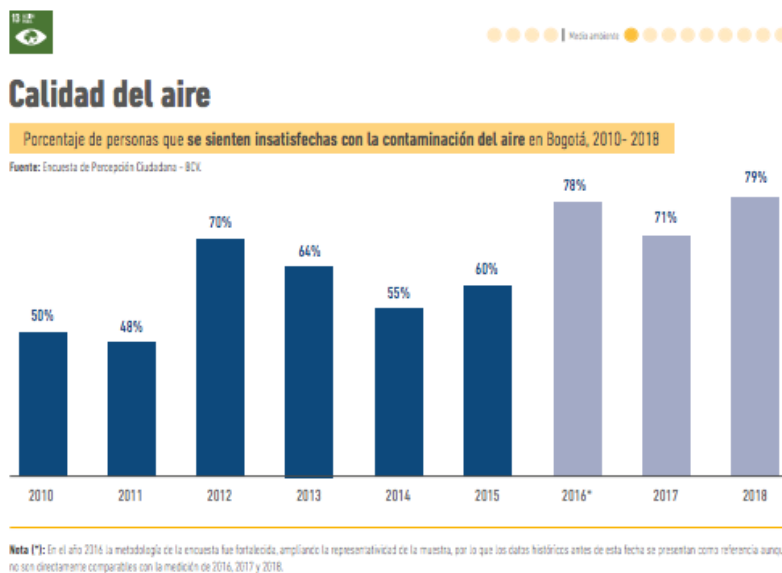
En cuanto a la percepción de inseguridad en el transporte, la Secretaría Distrital de la Mujer en 2014 realizó el estudio de percepción de inseguridad en el transporte: **"Mujer viaja segura en Transmilenio"**. De un muestreo de 10.733 personas, se encontró que un 48,3% de las mujeres se sienten vulnerables y temerosas al usar Transmilenio, frente a un 31,5% de los hombres; un 34,8% de las mujeres prefirieron no tomar Transmilenio en determinados momentos por temor a ser víctimas de violencia sexual, frente a un 18,5% de los hombres.

En definitiva, este análisis se nos presenta como una oportunidad para estimular a la mujer a entrar a una nueva cultura de utilización de la bicicleta como medio preferido, con todos los beneficios que esta modalidad pueda traerle a su vida y desarrollo personal.

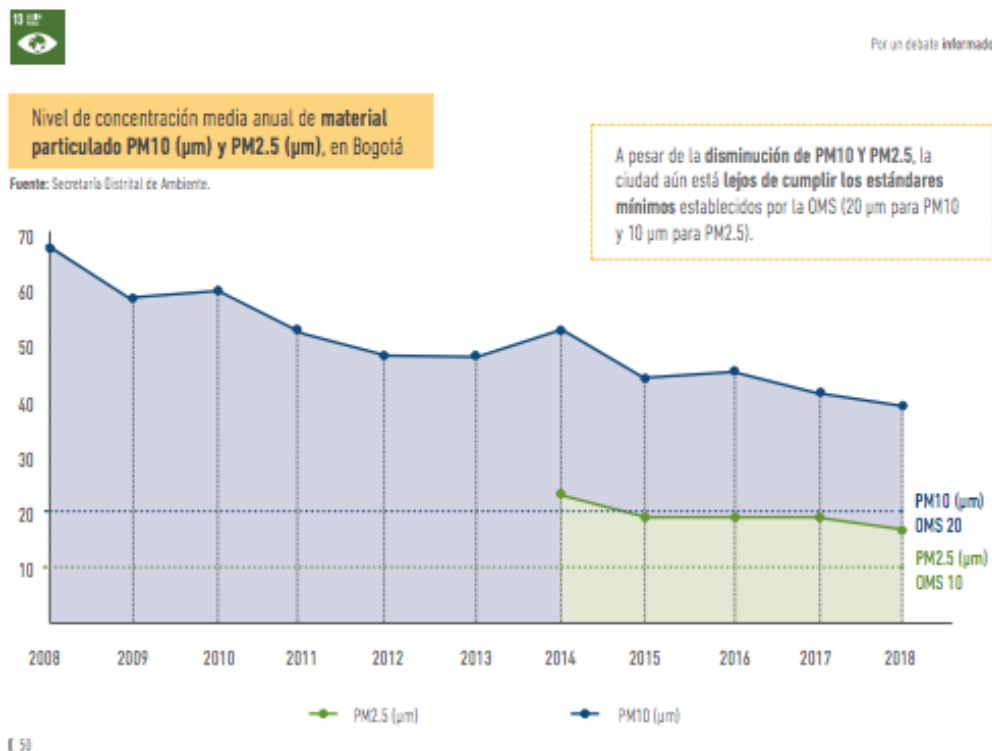
MEDIO AMBIENTE Y SALUD

Hasta aquí el análisis nos revela, no solo una ciudad colapsada, donde el parque automotor no tiene donde circular, sino también una alta insatisfacción e incluso alta percepción de inseguridad del ciudadano en el sistema de transporte público masivo. Ahora nos centraremos en el ineludible impacto devastador del transporte motorizado en el medio ambiente Bogotano y la salud de los capitalinos.

Según la publicación **Por Un Debate Informado - Bogotá Como Vamos, Indicadores 2008-2018**, en la Encuesta de Calidad del Aire, el porcentaje de personas que se sienten insatisfechas con la contaminación del aire en Bogotá creció considerablemente en los últimos años, pasando de una insatisfacción del 55% en 2014 a un 79% en 2018.



Es necesario entender que es insuficiente el leve descenso de los índices de concentración media anual de material particulado PM10 y PM2.5 en el aire de Bogotá desde los últimos 6 años; el informe dice que *“la ciudad aún está lejos de cumplir los estándares mínimos establecidos por la OMS”* que demanda que una tasa normal de particulado en el aire no debe superar las 20 $\mu\text{m}/\text{M}^3$ (micras por metro cubico) para partículas PM10 y 10 $\mu\text{m}/\text{M}^3$ para partículas PM2,5. Según el informe, desde el año 2014, el material particulado PM2,5 en el aire bogotano se ha mantenido cercana a las 20 $\mu\text{m}/\text{M}^3$, el doble de la recomendación de la OMS, mientras que el material particulado PM10 no ha bajado de las 39 $\mu\text{m}/\text{M}^3$, casi dos veces lo recomendado por la OMS.



El **Plan Decenal de Descontaminación del Aire 2010 - 2020** deduce que definitivamente el principal problema de contaminación del aire en Bogotá es el material particulado (PM), más enfáticamente el particulado menor a 2,5 micras, pues es el que ingresa de manera más eficaz en vías respiratorias. Este tipo de material en el aire está asociado con varias enfermedades respiratorias y cardiovasculares según la **Guías de Calidad del Aire de la OMS**. Este Plan Decenal, tenía metas trazadas para encaminar la ciudad hacia un mejoramiento paulatino de la calidad del aire a 2020; sin embargo, estas metas no se cumplieron. El Numeral 8.1 del Capítulo 8º, reza textualmente:

*“Para cumplir la meta de calidad del aire en referencia es necesario tener como emisión anual en el 2020 alrededor de **940 toneladas de PM**. Esta meta de emisión es cercana al potencial máximo de reducción que se tiene tanto para fuentes fijas como para fuentes móviles con los proyectos analizados, y esto se ve reflejado en el número de proyectos que será necesario implementar y en su costo.”*

Sin embargo, esa meta está muy lejos de cumplirse en 2020, pues ya para 2014, las emisiones de PM en el aire de Bogotá, no parecían haber mejorado desde el inicio de la puesta en marcha del Plan Decenal,

así lo indicó el Documento de soporte técnico que motivó la modificación del Decreto Distrital 98 de 2011, de la Secretaría de Ambiente que reveló que ese año el total de Toneladas de PM emitidas fueron **2.396**:

Tabla 17 - Comparación inventario de emisiones año 2008 y 2014

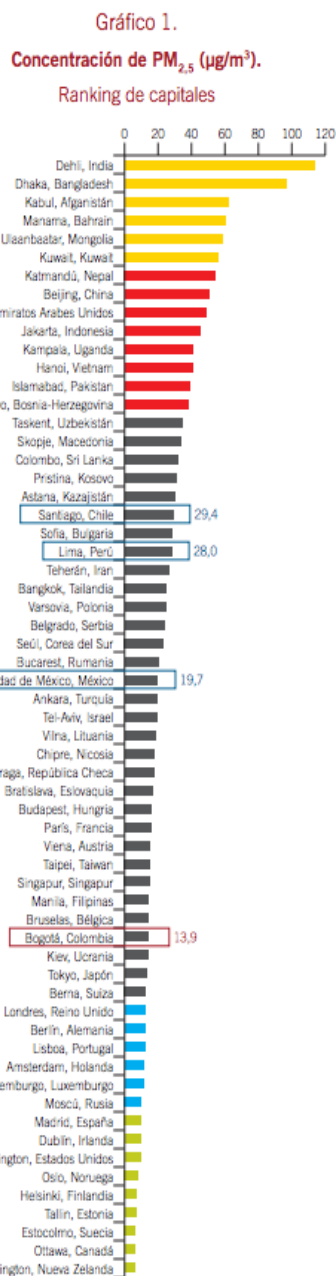
Fuente	Móviles en ruta		Fijas Industriales		Total		
Contaminante	2008	2014	2008	2014	2008	2014	Diferencia
CO2	8.444.486	12.941.449	927.469	886.023	9.371.955	13.827.472	+32%
CO	601.330	786.758	719	677	602.049	787.435	+24%
NOx	57.278	98.702	1.733	1.673	59.011	100.375	+41%
COV's	65.340	109.942	92	88	65.432	110.030	+41%
SO2	17.747	13.398	1.553	1.758	19.300	15.156	-27%
PM	1.379	1.318	1.065	1.078	2.443	2.396	-2%

Adicionalmente, en el documento de soporte técnico emitido en 2019, se advirtió que 4 años después, en 2018, las emisiones de PM definitivamente no disminuyeron como se esperaba. En el siguiente cuadro del numeral **2.3. Resultado de emisiones por categoría vehicular**, vemos que en 2018 se emitieron 1.847 Toneladas de PM10 y 1.677 Toneladas de PM2.5, para un total de **3.013 toneladas de PM**, solo en fuentes móviles, es decir, todas las modalidades de automotores de combustión. Resultado que dista considerablemente de las **940 toneladas** límite de la meta para 2020.

Tabla 2. Inventario de emisiones por fuentes móviles por categoría
Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente 2018

Categoría	EMISIÓN (Ton/año)					
	PM ₁₀	PM _{2.5}	NOx	CO	THC	SOx
SITP - Troncal	23	21	2949	3636	30	22
SITP - Alimentadores y Zonal	73	67	6366	6095	58	16
SITP Provisional	123	113	9955	9141	98	9
Transporte de Carga	708	648	10008	50428	3258	95
Taxis	18	15	6288	23582	7318	44
Motocicletas	149	131	6138	266081	24746	434
Automoviles	307	275	18028	114152	24393	790
Camperos y Camionetas	310	280	15233	104714	3458	425
Trans. Especial	129	119	8633	14545	761	31
Otros	8	6	592	3281	215	5
TOTAL 2018	1847	1677	84191	595655	64336	1872

Por otra parte, el **Informe Bogotá Región Calidad del Aire** de diciembre de 2019, elaborado por Fedesarrollo y Probogotá, da cuenta de que la capital colombiana, en 2018 estuvo situada en el puesto 43 en el ranking de ciudades con más concentración de material particulado PM2,5 en el aire, en el mundo, tomando como fuente las estadísticas del portal mundial de medición de calidad del aire **IQAir**.



Fuente: IQAir, 2018

Este informe también arroja los datos de las zonas en Bogotá donde existen mayores índices de contaminación del aire medidos por las trece estaciones de monitoreo fijas y una estación móvil de la **Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB)**. Esta red reveló, por ejemplo, que en la estación de monitoreo Carvajal/Sevillana, en la lectura de los primeros 4 meses de 2019, se sobrepasó el nivel máximo de material particulado permitido: $37 \mu g/m^3$, en 3 de los 4 meses del año, lo que se cataloga como un “estado regular” de la calidad del aire y que califica a la zona en alerta amarilla.

Esta preocupante situación del aire en Bogotá, tiene efectos colaterales en la salud de los ciudadanos. El **Instituto Nacional de Salud (INS)** determinó que el 58% de las emisiones de material particulado PM_{10} en el aire de Bogotá provienen de vehículos motorizados. El restante 42% de emisiones de material particulado proviene de la industria. Según cifras de la Secretaría Distrital de Ambiente (2014), casi el 50% del material PM_{10} de Bogotá proviene de hornos ladrilleros, mientras que el 23% es producto de calderas de carbón.

En esta misma dirección, el INS, ha indicado que por exposición a aire y agua de mala calidad en Colombia tenemos cerca de 17,500 muertes anuales, que significan el 8% en la tasa de mortalidad anual en el país. Preocupa aún más, que la insalubridad del aire ocasiona el 14% de las muertes por enfermedad isquémica del corazón y del 17,6% de las muertes por enfermedad pulmonar obstructiva crónica. El **Informe Bogotá Región Calidad del Aire** también revela que:

“la OMS (2018) ha confirmado que la disminución en los niveles de contaminación del aire reduciría la carga de morbilidad derivada de enfermedades respiratorias y vasculares” y que de hecho, “el 36% de las muertes por cáncer de pulmón, el 35% de la enfermedad pulmonar obstructiva crónica, el 34% de los accidentes cerebrovasculares y el 27% de las cardiopatías isquémicas se atribuyen a la contaminación atmosférica”

En el **Boletín Epidemiológico Distrital** publicado por la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá en Junio de 2019, se informa que según análisis de la Organización Mundial de la Salud, tanto en áreas urbanas como en las áreas rurales, la contaminación ambiental del aire causó **4,2 millones de muertes prematuras anuales en todo el mundo**. Del Boletín también se destaca que:

“En Bogotá, se exploró la potencial relación entre la contaminación del aire en las grandes troncales de la ciudad con los datos georreferenciados de mortalidad por los diagnósticos de cáncer de pulmón, enfermedad isquémica del corazón, enfermedad cerebrovascular, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), enfermedad respiratoria aguda y diabetes para el 2016. Se encontró un total de 11.339 defunciones para todos los grupos de edad, así: 40,5 % (4.509) de muertes por enfermedad isquémica del corazón, 17,82 % (2.021) por enfermedad cerebrovascular; 17,65 % (2.002) por EPOC; 9,48 % (1.075) por enfermedad respiratoria aguda; 8,41 % (954) por diabetes, y 6,06 % (688) por cáncer de pulmón.”

El Boletín ilustra un preocupante panorama sobre la relación de la cantidad de muertes por enfermedades bronco respiratorias y la relación directa a la cercanía geográfica de estos casos a las diferentes troncales y avenidas importantes de alto tránsito vehicular en Bogotá:

“Se le asignó un valor promedio anual de PM2,5 a la zona de residencia de cada uno de los datos georreferenciados y se calculó la distancia en metros, teniendo como referencia una vía de transporte arterial denominada troncal. Al realizar la distribución por edad, se observa que, a mayor cercanía con la troncal, los niños de 5-14 años presentan un mayor porcentaje de muertes que en los demás grupos de edad. Al realizar el análisis de acuerdo con la troncal, se evidencia que hay un mayor porcentaje de muertes en la calle 6, la carrera 7 a carrera 10 sur y Caracas para todos los grupos de edad, en una distancia de 0 a 1 km. También se observó que por cada persona que se muere a más de 2 km de cada troncal, se mueren 18 personas a menos de 2 km, en la troncal Carrera 7, 17 personas en la troncal Norte, 8 personas en la troncal Calle 80, 7 personas en la troncal Américas, 6 personas en la troncal NQS-Sur, 5 personas en la troncal Suba, 3 personas en troncal Soacha, 3 personas en la troncal Tunal, 2 personas en la troncal Calle 26 y 1 persona en troncal Caracas sur.”

Una de las conclusiones del **Boletín Epidemiológico Distrital**, acota la importancia de *“Promover energías alternativas a los combustibles fósiles en transporte y viviendas”*. Y no es para menos, teniendo en cuenta que la política pública en términos de transporte público para Bogotá, seguirá fundamentada para los próximos años en la implementación de medios de transporte masivo que utilizan combustibles fósiles, como la nueva flota de buses tipo BRT (Bus Rapid Transit), que si bien cuentan con una tecnología de estándares EURO 5 y EURO 6, y que reducen la emisión de material particulado PM10 y PM2,5, no representan una solución de “emisiones 0” de partículas perjudiciales para la salud pública. La actual administración ha trazado, desde el Plan de Desarrollo Distrital, la creación de la Troncal de Transmilenio de la Avenida 68, y no se descartan otras conexiones viales como en la Avenida Ciudad de Cali. Ante este panorama, y la adicional espera de un medio de transporte de emisión cero como el Metro de Bogotá, cuya entrada en funcionamiento no se pronostica para antes del 2009 según declaraciones el al Empresa Metro, es menester proponer a los bogotanos otras alternativas efectivas y sanas, en cuanto a modalidades de transporte se refiere y asumirnos el problema del impacto medioambiental y en salud de nuestra movilidad en serio.

Bajo este escenario que promete más emisiones de material particulado contaminante en el aire de Bogotá, es difícil imaginar como la capital colombiana podrá contribuir a cumplir con las metas y compromisos adquiridos por nuestro país el 12 diciembre de 2015, en la COP21 de París, cuando las

Partes de la **Convención de Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC)** alcanzaron un acuerdo histórico para combatir los efectos negativos del cambio climático, acelerar e intensificar acciones afirmativas e inversiones necesarias para un futuro sostenible, que reduzca de manera categórica las emisiones de carbono a la atmósfera. Para lograr la meta primordial de mantener el aumento de la temperatura mundial en este siglo muy por debajo de los 2 grados centígrados y así poder contribuir desde Bogotá a la agenda del COP21, es imperativo abrir una oportunidad decidida hacia una movilidad alternativa, donde un ecosistema para la bicicleta, patineta y otros vehículos de cero emisiones, sea el protagonista de una nueva revolución cultural de la movilidad urbana.

CULTURA DE LA BICICLETA

La primera Ciclo vía en Bogotá nació bajo una histórica decisión en 1976, cuando Luis Prieto Ocampo, alcalde de Bogotá en ese momento, firmó los dos decretos 566 y 567 que le dieron vida a la ciclovía. Para esa fecha Bogotá ya tenía un antecedente ciudadano importante. En diciembre de 1974 se llevó a cabo un circuito por las carreras séptima y 13 entre calles 32 y 39, donde asistieron alrededor de 5.000 personas, dicho acto se celebraba en contra de la proliferación de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de oferta recreativa en la ciudad.

Desde aquel entonces, muchas expresiones ciudadanas tanto en Colombia como en el mundo han salido al rescate de la bicicleta como un medio de transporte digno de ser promovido en sintonía con el mejoramiento del medio ambiente y la crisis de movilidad de las metrópolis del mundo. De acuerdo con el informe (del 7 de octubre de 2018) en el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático de la ONU, una de las formas de salvar nuestro planeta del desequilibrio ambiental, será que más gente use la bicicleta como medio de transporte.

En Bogotá, la infraestructura instalada para la bicicleta hoy nos permite dar el gran salto a una nueva revolución cultural en la resignificación de esta amigable modalidad de transporte. Según datos de la Secretaría de Movilidad de 2019, en 2018 Bogotá contaba con 523 Kms de infraestructura vial para bicicleta: 400 km de ciclorrutas y 123 km a bici carril. Entre el 2015 y 2018, Bogotá aumentó en 18 % la red de infraestructura para las bicicletas. Adicionalmente, en marzo de 2020 la red se amplió a 540 kms y con el objetivo de descongestionar el transporte público de Bogotá y prevenir la propagación del COVID – 19, la Administración Distrital habilitó una red de Ciclovías temporales; un total de 117 kilómetros de vías exclusivas para los ciclistas de la ciudad. Estos trayectos se implementaron sobre corredores principales como la carrera 7, Av. Boyacá, Av. Américas, carrera 9, calle 116, carrera 15, carrera 50, calle 26 y Calle 80. Tramos viales que hoy han estimulado la movilidad alternativa limpia, y que han ayudado a contener la propagación de la pandemia.

En 2015, el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)** emitió el documento: ***Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe***. Un estudio sobre 56 ciudades de la región, que condujo la elaboración de 27 indicadores sobre el uso de la bicicleta y las políticas que incentivan el uso de este medio de transporte no motorizado. En la mayoría de ellos, la capital colombiana sale muy bien calificada.

De los 2.513 kilómetros de ciclorrutas que había en 2015 en el continente, Bogotá, tenía 392 Kms, hoy tenemos 148 kms más, lo que la convierte en la ciudad con la mayor cantidad de vías para el tránsito de ciclistas. La capital de Colombia supera a ciudades como San Pablo (271 Kms) y Buenos Aires (130 kms); y es el lugar donde más personas se desplazan en bicicleta diariamente, pues, para ese año (2015) se realizaron alrededor de 611.000 viajes, mientras que en Santiago de Chile se hicieron 510.000 y en Ciudad de México 433.000, según el BID.

Este informe concluye destacando la importancia de que las ciudades impulsen políticas para el uso de la bicicleta como una estrategia efectiva para mejorar la movilidad y la calidad del aire mediante la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

Desde otro ángulo, según el **Informe Calidad de Vida 2019** del Observatorio Bogotá Cómo Vamos, la pandemia del Coronavirus trajo consigo un impacto negativo en la utilización del transporte público, reduciendo su capacidad máxima al 35% para garantizar el distanciamiento social necesario para mitigar riesgos de contagio. Fenómeno por el cual la ciudadanía empezó a utilizar la bicicleta de manera más regular. El informe agrega que:

“El Covid-19 plantea como una oportunidad y necesidad continuar con la expansión de la red de ciclo-infraestructura y mejorar su conectividad, de tal manera que siga aumentando el uso de este medio sostenible.”

Y, de manera destacable, este Informe de Calidad de Vida hace un llamado especial y en ánimo propositivo en la promoción de la movilidad sostenible:

“Bogotá debe seguir buscando la sostenibilidad en su modelo de movilidad; éste debe ser visto desde los aspectos sociales (protección de vida y equidad), ambientales, económicos y de viabilidad financiera. Entre los mayores retos de ciudad se encuentra: constituir un modelo integral de movilidad que articule y conecte todos los medios de transporte, proveer la infraestructura necesaria, gestionar eficientemente la operación y diseñar incentivos para que los ciudadanos opten por usar modos sostenibles que a su vez aporten a la calidad del aire y a la movilidad de la ciudad; denominados la gestión de la demanda de tráfico.”

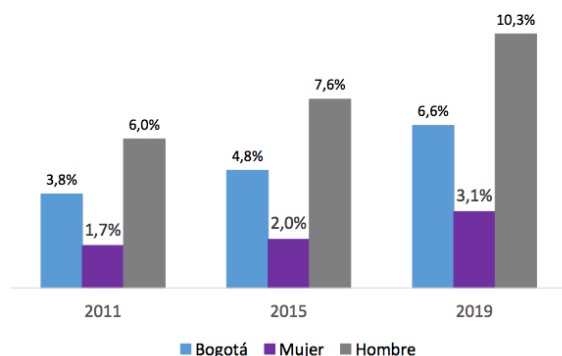
En 2016, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, la Fundación Corona y la Red de Ciudades Cómo Vamos, realizaron el primer documento de línea de base de **los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** para ciudades en Colombia. Luego, en 2018, el Centro de Pensamiento Estratégico Internacional (CEPEI), la World Wildlife Fund (WWF) Colombia, The Nature Conservancy (TNC), la organización Transforma, la Red de Ciudades Cómo Vamos, y la consultora KPMG, cooperaron en la elaboración del **Informe Luz sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia**. En estos dos documentos se establecieron los cinco retos urbanos para la implementación de la agenda de desarrollo sostenible en Colombia.

En dicho informe, el **Retos Urbano 4, Ciudades Sostenibles e Inclusivas**, describe literalmente:

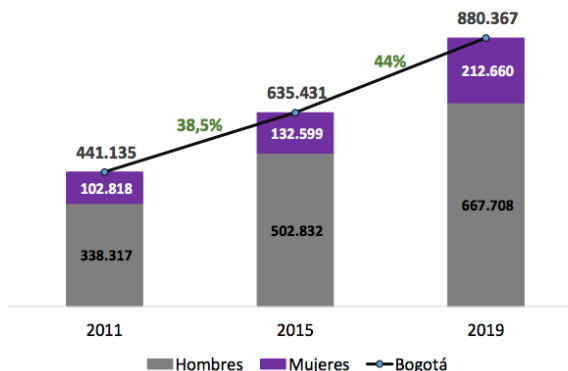
“Se requieren ciudades con espacios públicos, infraestructura y servicios de transporte público adecuados, que motiven a pasear, desplazarse en bicicleta y otras formas de movilidad respetuosas del medio ambiente, especialmente para aquellos barrios densamente poblados, logrando hacerlos más compactos, animados y atractivos para vecinos e inversionistas. Es por ello, que tener ciudades sostenibles e inclusivas es el cuarto reto urbano. Uno de los elementos fundamentales es el espacio público y la forma como contribuye a la interacción e inclusión de diferentes grupos poblacionales, e incide en las actividades económicas.”

A su vez, la **Encuesta de Movilidad 2019** reveló que el número diario de viajes en bicicleta prácticamente se duplicó entre 2011 y 2019, creciendo de 441.135 viajes a 880.367, siendo los hombres los que más implementan este medio de transporte; en 2019 se contabilizaron 667.708 viajes en bicicleta por hombres contra 212.660 viajes de la mujer.

PARTICIPACIÓN MODAL DE LA BICICLETA

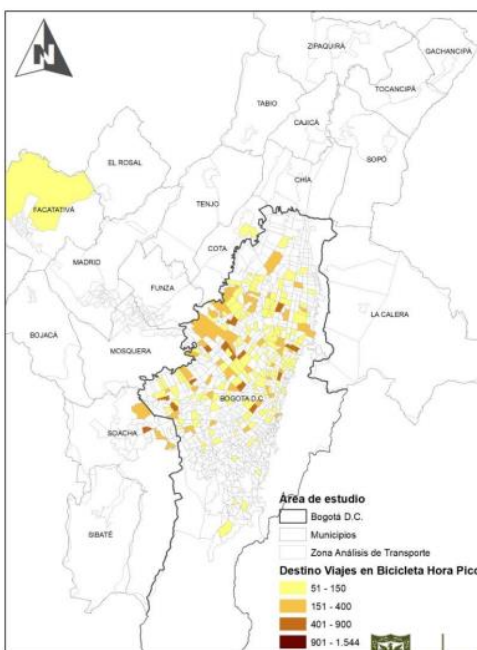
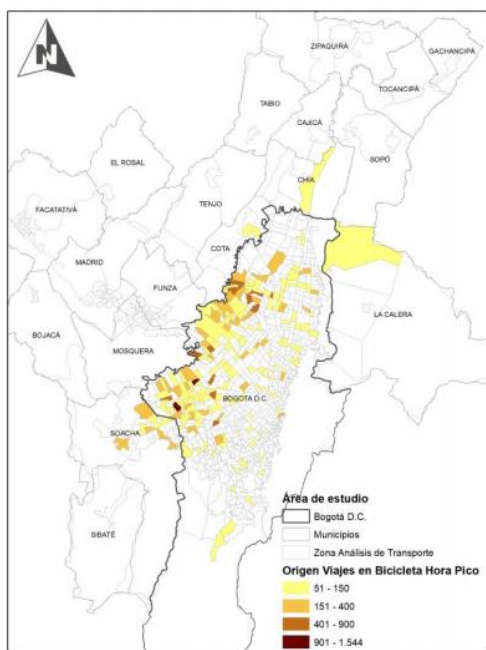


CANTIDAD DIARIA DE VIAJES EN BICICLETA



La

encuesta también revela que Kennedy y Bosa concentran la mayor población de biciusuarios; localidades cuyo estrato socioeconómico se ubica en niveles 1, 2 y 3.



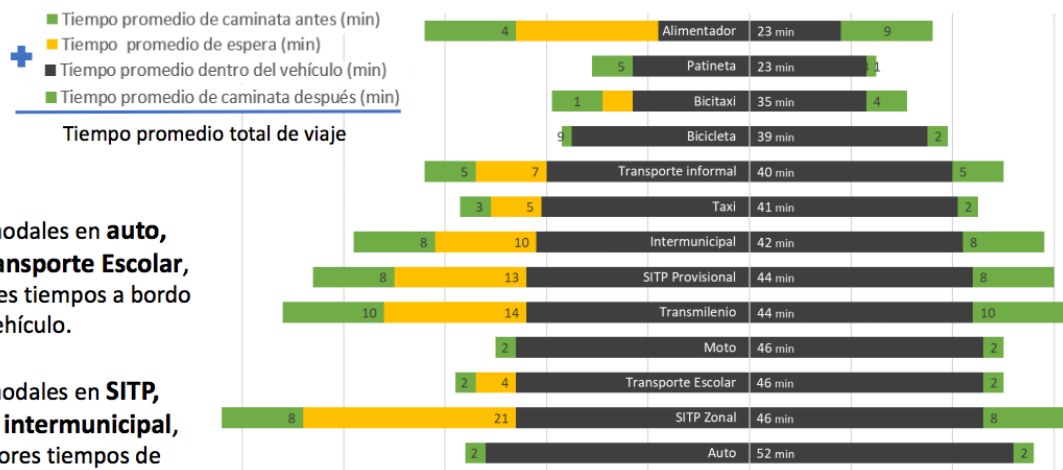
Paradójicamente, el documento también indica que los estratos 1, 2 y 3 de Bogotá son los que registran menor número de bicicletas por cada 1.000 habitantes. Por ejemplo, en el estrato 1 se calculan 111 bicicletas por cada 1.000 habitantes, mientras que el estrato 6 se cuentan 319 bicicletas por cada 1.000 habitantes. Es decir, quienes más se movilizan en bicicleta, son quienes menos tienen bicicletas; lo que demuestra una oportunidad potencial para la concepción de políticas públicas que estimulen la preferencia de la bicicleta para la ciudadanía perteneciente a estratos socioeconómicos 1, 2 y 3.

BICICLETAS POR CADA 1.000 HABITANTES



Por otro lado, si se revisa la estadística de tiempos de viaje promedio para viajes unimodales, donde se promedia el tiempo de caminata antes de llegar al punto de acceso al transporte, el tiempo de espera para tomar el vehículo, tiempo dentro del vehículo y tiempo de caminata después de dejar el vehículo, se puede afirmar que la bicicleta y la patineta son las modalidades de transporte más eficientes.

Tiempos de viaje promedio para viajes unimodales



Los viajes unimodales en **auto, SITP Zonal y Transporte Escolar**, presentan mayores tiempos a bordo del vehículo.

Los viajes unimodales en **SITP, Transmilenio e intermunicipal**, presentan mayores tiempos de espera y menores tiempos a bordo respecto al auto.



- Los promedios de la patineta son:
- Tiempo de caminata previa: 5 minutos
 - Tiempo de espera: 0 minutos

- Tiempo dentro del vehículo: 23 minutos
- Tiempo de caminata posterior: 1 minuto

Tiempo total de viaje promedio para la patineta: 29 minutos

Los promedios de la bicicleta son:

- Tiempo de caminata previa: 9 minutos
- Tiempo de espera: 0 minutos
- Tiempo dentro del vehículo: 39 minutos
- Tiempo de caminata posterior: 2 minutos

Tiempo total de viaje promedio para la bicicleta: 50 minutos

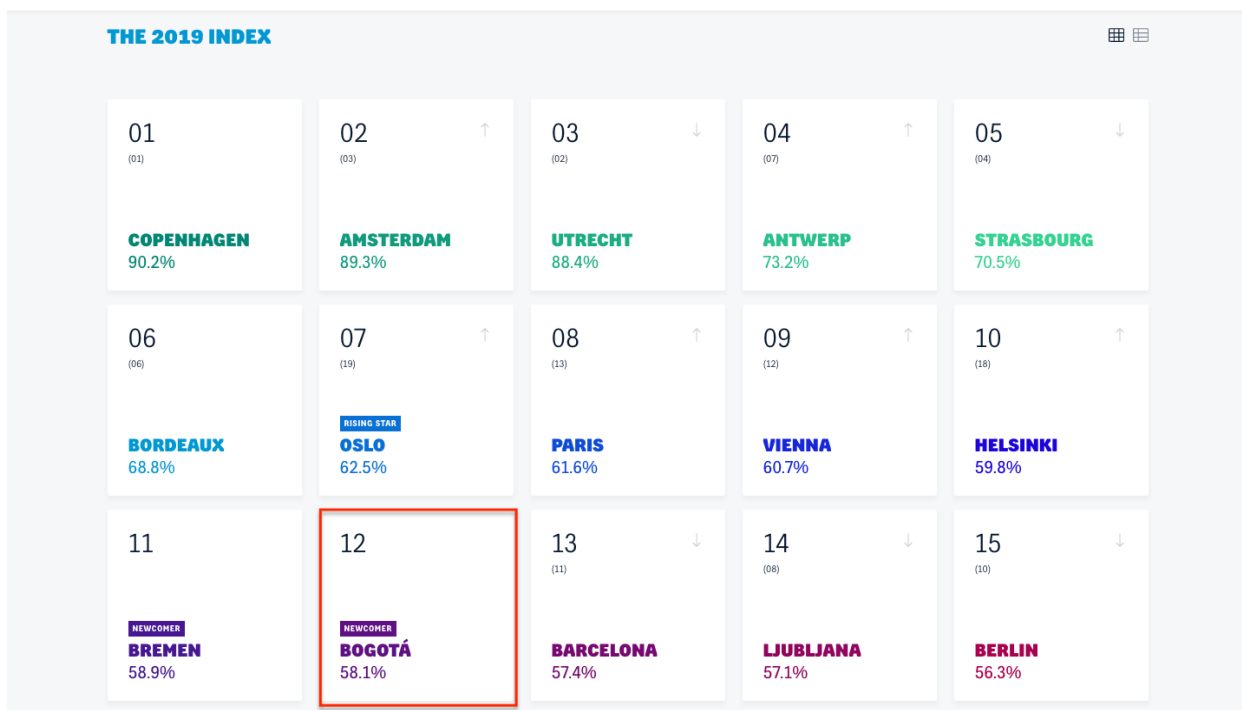
Modalidades de transporte como el Bus SITP Zonal cuenta con un promedio de viaje total de 83 minutos, Transmilenio 78 minutos, el transporte informal 57 minutos y el transporte intermunicipal 68 minutos.

La reducción del tiempo en los trayectos y viajes urbanos, definitivamente traería beneficios en la calidad de vida de todos los ciudadanos, teniendo en cuenta la estadística ya expuesta por el observatorio INRIX, del deshonroso lugar que ocupa la capital colombiana entre las ciudades del mundo donde más tiempo invierten los ciudadanos en su movilidad.

Paradójicamente, Bogotá destaca en otros índices, por ejemplo, en cuanto a la calificación mundial del estudio de **Las ciudades más amigables con la bicicleta 2019** del prestigioso portal Danés **copenhagenizeindex.eu**, la capital colombiana figura en el 12º lugar, con una calificación de 58,1%, superando a ciudades como Tokio, Vancouver, Barcelona y Berlín. Esta publicación tiene criterios de puntaje analizando parámetros de paisaje urbano infraestructuras para bicicletas, instalaciones para bicicletas, tranquilidad del tráfico; parámetros de cultivo como clasificación por género, participación modal, crecimiento de la participación modal en los últimos 10 años, indicadores de seguridad, imagen de la bicicleta, bicicletas de carga; parámetros de ambición como promoción, políticas, bicicletas compartidas y planificación urbana.



THE INDEX ABOUT SUCCESS STORIES COMPARE CITIES



No obstante, si se hace un análisis comparativo de la calidad del aire de las ciudades que ocupan lugares más destacados de esta lista y otros tópicos como el costo del pasaje del transporte público y el ingreso promedio mensual de estas ciudades, nos encontraremos con una realidad muy particular:

CIUDAD	PUESTO / CALIFICACIÓN. copenhagenizeindex.eu	CALIDAD DEL AIRE IQAIR.COM PM2.5	COSTO 1 PASAJE TRANSPORTE PÚBLICO (\$COP)	INGRESO MENSUAL MEDIO (\$COP)	% INVERSIÓN EN TRANSPORTE DEL INGRESO MENSUAL
Copenhague	1 / 90,02%	9,6 µm/m ³	\$14.424	\$21'772.999	3,1%
Amsterdam	2 / 89,3%	10,7 µm/m ³	\$14.594	\$7'460.285	9,3%
Oslo	7 / 62,5%	7,5 µm/m ³	\$14.364	\$14'846.350	4,6%
Viena	9 / 60,7%	12,3 µm/m ³	\$10.300	\$17'899.709	2,7%
Helsinki	10 / 59,8%	6 µm/m ³	\$18.231	\$17.196.989	5%
Bogotá	12 / 58,1%	13,1 µm/m³	\$2.500	\$925.148	12,9%

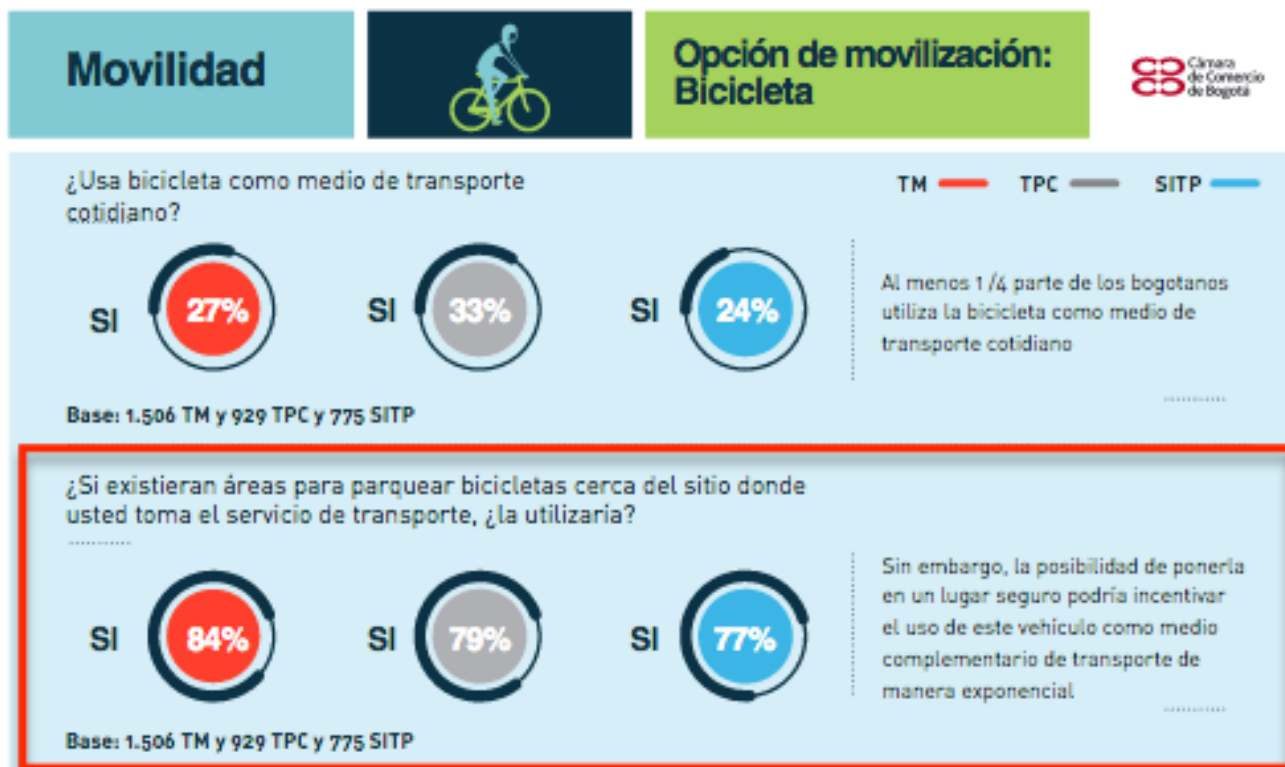
*Elaboración propia, que recoge datos 2019 de *World's most polluted cities 2019 (PM2.5)* - www.iqair.com y *El Copenhagenize Index - copenhagenizeindex.eu*

De este cuadro podemos deducir que si bien Bogotá ha sido merecedora del 12º lugar en esta prestigiosa evaluación según su puntaje (58,1%), en cuanto a la calidad del aire no precisamente ocupa un muy buen lugar. La calificación que tiene la capital colombiana en promedio de emisiones de partículas PM 2,5 según **IQAIR.com** es de **13,1 µm/m³**, otorgándole el puesto **1510** entre la ciudades del mundo más contaminadas, muy por encima de ciudades como Helsinki (puesto 4.168), Oslo (puesto 3.608) Copenhague (puesto 2.744), Amsterdam (puesto 2.330) o Viena (puesto 1.694).

Desde otro ángulo, si comparamos el porcentaje que gasta un ciudadano común de sus ingresos mensuales en transporte público, notaremos una diferencia abismal de otras ciudades de la lista de ciudades amigables de la bicicleta con Bogotá. En Copenhague, por ejemplo, un ciudadano invierte 3,1% de sus ingresos mensuales en tiquetes de bus o metro, un ciudadano de Oslo invierte un 4,6%, Viena un 2,7%, mientras que en Bogotá, un ciudadano gasta alrededor del 12,9% de su salario básico (más subsidio de transporte) en pasajes de transporte público (SITP y/o Transmilenio), más de 4 veces lo que invierten ciudadanos de Viena o Copenhague, y casi 3 veces lo que invierten en Oslo.

Este diagnóstico nos puede inferir que dentro de las razones principales que pueda tener un Bogotano para preferir viajar en Bicicleta, no precisamente es la calidad del aire, y que, más bien el elevado costo del transporte público en Bogotá pueda ser un incentivo a utilizar más la bicicleta.

Según reveló la *Encuesta de Percepción del Transporte sobre las condiciones, calidad y servicio a los usuarios de Transmilenio, SITP y TPC* de la Cámara de Comercio de Bogotá de 2015, a la pregunta "Si existieran áreas para parquear bicicletas cerca del sitio donde usted toma el servicio de transporte, ¿la utilizaría?", el 84% de los usuarios de Transmilenio respondieron sí, el 79% de usuarios del Transporte Público Colectivo respondió sí, y el 77% de usuarios del SITP respondieron sí. Esta respuesta satisfactoria nos alienta a emprender más acciones que atiendan la mayoritaria aceptación ciudadana hacia la bicicleta como modo alternativo de transporte.



No obstante, también es indispensable revisar los pormenores del uso cotidiano de la bicicleta, como por ejemplo la siniestralidad. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con base en información suministrada por el Instituto Nacional de Medicina Legal, en Bogotá, determinó que entre enero y mayo de 2020, 895 ciclistas estuvieron involucrados en siniestros viales; de ellos, 871 fueron lesionados y 24 fallecidos.

En las recomendaciones finales del informe **Cómo vamos con la bicicleta en Bogotá 2017** del observatorio Bogotá Cómo Vamos, se afirma que:

“Se requiere formular una política pública de bicicletas que genere institucionalidad e integre todos los elementos necesarios para la promoción de este medio de transporte, que regule el uso de parqueaderos, el uso de bicitaxis y bicicletas de carga, que implemente el sistema de bicicletas públicas, apoye los programas empresariales y genere incentivos para que los ciudadanos se bajen del automóvil y utilicen más la bicicleta”

Recogiendo las iniciativas del ámbito internacional, encontramos los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** que se gestaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012. Colombia, al ser miembro activo de la ONU, está comprometida con el propósito de promover los objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos con que enfrenta hoy nuestro planeta.

En la meta 11.2 del objetivo N° 11 de los **ODS: Ciudades y Comunidades Sostenibles**, se describe literalmente:

*“De aquí a 2030, proporcionar acceso a **sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*

Entre las recomendaciones de los ODS, están las Acciones Nivel 2 de la **Guía de los Vagos para Salvar el Mundo**, que invita a la sociedad civil a:

“Desplácese en bicicleta, andando o en transporte público. Evite utilizar el coche excepto cuando tenga un grupo grande de personas”

Bogotá, por ser la capital colombiana, puede jalonar estos nobles objetivos de cooperación internacional, promoviendo toda una nueva política de Ecosistema de la Bicicleta, sacando provecho de la infraestructura ya instalada y proponiendo otra nueva que enriquezca, optimice e institucionalice la cultura de implementación ciudadana de la bicicleta como uno de los rasgos identitarios más fuertes de nuestra bogotaneidad.

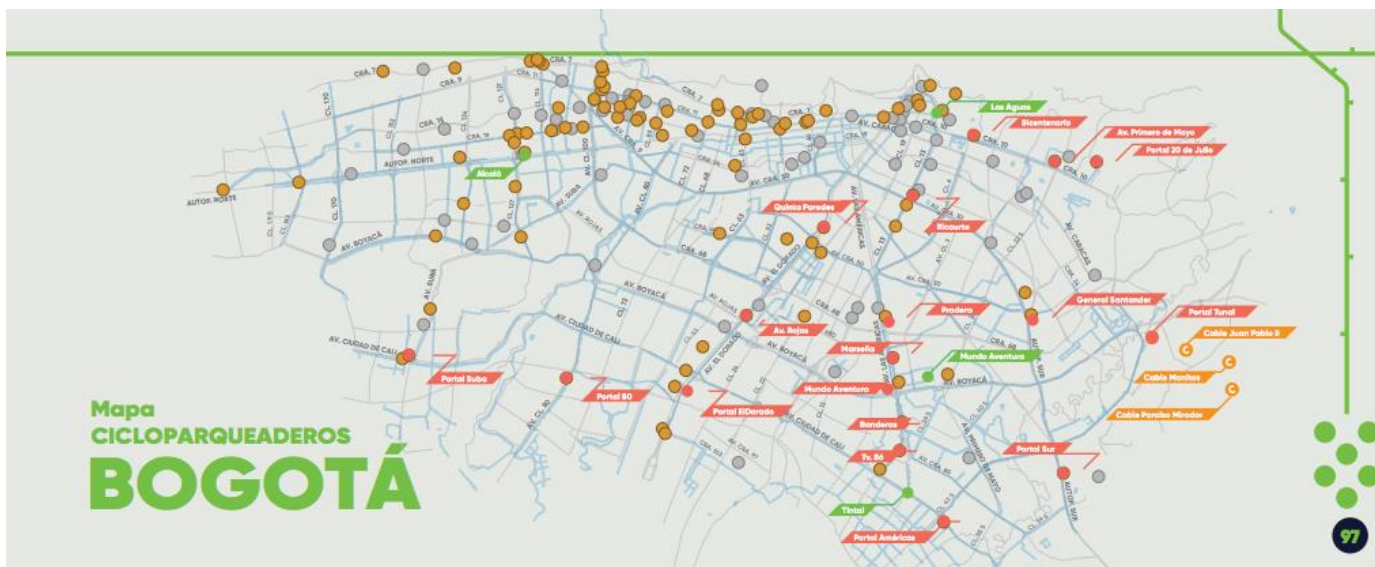
En el Foro Virtual **“Movilidad en bicicleta en tiempos de COVID-19”**, realizado el 7 y 8 de mayo de 2020 y organizado por el **Cities Finance Facility de C40 (CFF)** y la **Fundación DESPACIO**, Manuel Olivera, director regional de C40 para América Latina, aseguró que “la contingencia ocasionada por la crisis del COVID-19, cambiará esencialmente la organización de nuestras sociedades y ciudades”. Dijo también, que “no es posible que regresaremos a la misma normalidad en la que venía nuestra sociedad y que más allá de la crisis sanitaria, la crisis climática será la dimensión social que más estará tendida sobre la mesa de las políticas públicas mundiales”. Una nueva realidad que solicita cambios y reformas estructurales en nuestras políticas sociales, económicas y ecológicas. Es sobre este escenario, donde la bicicleta, ese medio de transporte de cero emisiones de gases efecto invernadero, se convierte en una herramienta clave para el cumplimiento de las diversas metas de sostenibilidad ambiental trazadas a nivel nacional e internacionalmente.

3. BIOCICLETA ECOSISTEMA MÓVIL

El ecosistema móvil BIOCICLETA, se propone como un servicio de bicicletas compartidas, que se adapta y aprovecha al máximo el circuito de 523 kms de ciclorutas y ciclo vías ya instaladas dentro del perímetro urbano de Bogotá. Este sistema tiene el propósito esencial de generar una revolución cultural en la movilidad de los bogotanos, impactando de manera positiva en su calidad de vida y al mismo tiempo, contribuir en el mejoramiento y salubridad del aire de la capital colombiana mediante la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, mejorando los entornos urbanos y ayudándonos a transitar como sociedad hacia una nueva cultura ecosistémica de las ciudades verdes y sostenibles.

INFRAESTRUCTURA INSTALADA – RED DE CICLORUTAS Y CICLOVIAS TEMPORALES

Fuente: <https://www.movilidadbogota.gov.co>



Despliega el mapa
Red de Cicloparqueaderos

RED de CICLOPARQUEADEROS EN BOGOTÁ D.C. /

PUNTOS DE ENCUENTRO

Trenccal	Estación	Cupos
1	AutoNorte	72
2	Américas	72
3	Mundo Aventura	72
4	Jiménez	186
Total cupos		402

TRANSMILENIO

Trenccal	Cicloparqueadero	Cupos
1	Américas	101
2	Cra 7 - Cra 10	116
3	NGS - Sur	48
4	NGS - Central	165
4	Calle 26	104
5	Américas	32
6	Américas	32
7	Américas	32
8	Américas	32
8	Américas	32
9	Calle 26	48
10	NGS - Sur	650
11	Américas	86
12	Cra 7 - Cra 10	228
13	Cable	46
14	Cable	52
15	Cable	82
16	Cra 7 - Cra 10	216
17	Américas	785
18	Calle 26	332
19	Corozos	437
20	Bulo	710
21	NGS - Sur	409
22	Calle 80	383
TOTAL		5.360

Mapas Bogotá

CALCULA TU RUTA

FASES DE IMPLEMENTACIÓN

El ecosistema móvil BIOCICLETA se desarrollará en 8 FASES, dando prioridad de inicio de implementación a las localidades donde hay mayor cantidad de viajes diarios en bicicleta, en consonancia con los datos de La **Encuesta de Movilidad 2019** y bajo el mayor aprovechamiento de la infraestructura instalada de la red de ciclorutas y ciclovías temporales, así como de la red de cicloparqueaderos de la ciudad. Cada estación aquí definida, está ubicada en espacio público conectado a la red de ciclorutas y ciclovías de Bogotá.

FASE I – BOSA

Estación 1 – Estación Bicicleta Laureles > Cll 75 Sur (Av. Ciudad de Cali) Cra 80j

Estación 2 – Estación Bicicleta El Recreo > Cra 95A Cll 70A Sur

Estación 3 – Estación Bicicleta Bosa Centro > Cra 80H Cll 61 Sur

FASE II – KENNEDY

Estación 1 – Estación Bicicleta Hospital de Kennedy > Av 1º de Mayo Cll 40 Sur

Estación 2 – Estación Bicicleta Portal Américas > Av Cra 86 (Av. Ciudad de Cali) Av. Ciudad de Villavicencio

Estación 3 – Estación Bicicleta Plaza de las Américas > Av de las Américas Cra 71C

FASE III – SUBA

Estación 1 – Estación Bicicleta Gaitana > Tv 127 Cll 139

Estación 2 – Estación Bicicleta Turingia > Cll 145 Cra 104 (C.C. Plaza Imperial)

Estación 3 – Estación Bicicleta Suba Centro > Cll 145 Cra 91 (C.C. Centro Suba)

Estación 3 – Estación Bicicleta Rincón > Cll 127 Cra 91

FASE IV – ENGATIVA

Estación 1 – Estación Bicicleta Villas de Granada > Cra 112A Cll 78

Estación 2 – Estación Bicicleta Parque Fundacional > Cll 64 Cra 123

Estación 3 – Estación Bicicleta Alamos Norte > Cll 72 Tv 96 (C.C. Diver Plaza)

FASE V – USAQUÉN

Estación 1 – Estación Bicicleta Portal Norte > Autopista Norte Cll 170

Estación 2 – Estación Bicicleta Cedritos > Av Cra 19 Cll 142

Estación 3 – Estación Bicicleta Pepe Sierra > Cll 116 Av Cra 19

FASE VI – CHAPINERO

Estación 1 – Estación Biocicleta Chicó > Cll 100 Cra 15

Estación 2 – Estación Biocicleta Cll 85 > Cll 85 Cra 15

Estación 3 – Estación Biocicleta U Pedagógica > Cll 72 Cra 11

Estación 4 – Estación Biocicleta Lourdes > Cll 63 Cra 13

Estación 5 – Estación Biocicleta U Católica > Cll 47 Cra 13

FASE VII – PUENTEARANDA

Estación 1 – Estación Biocicleta Centro Industrial > Av Cra 68 Cll 17

Estación 2 – Estación Biocicleta El Ejido > Cll 13 Cra 43

Estación 3 – Estación Biocicleta Ricaurte > Av NQS Cll10

FASE VIII – TEUSAQUILLO

Estación 1 – Estación Biocicleta U Nacional > Av Cll 26 Cra 36

Estación 2 – Estación Biocicleta U Nacional > Av Cra 30 Cra 45

FASE IX – CENTRO

Estación 1 – Estación Biocicleta Las Aguas > Av Cll 19 Cra 3ª

Estación 2 – Estación Biocicleta Plaza de Bolívar > Cra 7 Cll 11

- **ETAPA 2 CIRCUITOS EXTERNOS “El Gran Pedalazo”**

Una vez el ciudadano haya entrado en sintonía y se haya apropiado positivamente del servicio de la Bicicleta, está ahora preparado para dar el salto cultural revolucionario, donde los viajes ya no solo están limitados a los barrios y sectores circundantes de su propia localidad, sino que también pueden llevarle a realizar viajes de larga distancia. Itinerarios que acortarán sus tiempos de desplazamiento hacia su sitio de trabajo, de estudio u cualquier otro sitio a donde desee emprender una nueva aventura.

La impelmentación de la **Etapa 1** de cada Fase construida no deberá superar los 6 meses, tiempo suficiente para que la ciudadanía reconozca y aprenda a utilizar el servicio de manera óptima. Durante estos meses deberá adelantarse la construcción e instalación de las Fases de la **Etapa 2**. Cumplido el tiempo de gracia, deberá hacerse una campaña publicitaria para invitar al ciudadano a dar el “**Gran Pedalazo**”

INSTALACIONES FÍSICAS

- **Oficina Administrativa BIOCICLETA en la Secretaría de Movilidad.** Para llevar toda la gestión pública requerida para el desarrollo administrativo del proyecto.
- **29 estaciones BIOCICLETA.** Dependiendo de las propiedades espaciales de cada locación, se espera que cada Estación albergue entre 20 a 60 bicicletas. Sitio totalmente equipado y diseñado para garantizar la seguridad y protección de la totalidad de las bicicletas allí almacenadas.
- **Bicicletas.** En promedio se espera una red móvil de alrededor **1.650 bicicletas** (tomando como referencia una media de 40 bicicletas por cada estación). Cada bicicleta deberá tener un número de registro o placa única, para su identificación. También deberá llevar instalado un dispositivo de geolocalización o **GPS** (Global Positioning System) que facilitará el seguimiento en tiempo real de la ubicación de cada bicicleta dentro del circuito mediante la aplicación **BIOCICLETAPP**.

INSTALACIONES VIRTUALES

- **BIOCICLETAPP.** Aplicación Digital de Monitoreo de Bicicletas, que será la herramienta principal de cada Vigía de Estación, para comunicarse en tiempo real con todas las estaciones de la red BIOCICLETA y monitorear cada viaje.
- www.biocicleta.gov.co. Plataforma virtual publica, habilitada para que el ciudadano pueda conocer en tiempo real la cantidad de bicicletas en cada estación y además pueda contabilizar la duración de su trayecto de viaje, así como reportar incidentes o accidentes viales durante su recorrido y así nutrir un mapa real de la itinerancia del circuito segundo a segundo. Esta aplicación también tendrá un mapa de todas las Bicicletas activas en el circuito de toda la ciudad, donde se pueda monitorear el progreso de cada viaje.

RECURSOS HUMANOS

- **Servidores públicos** suficientes para llevar a cabo las misiones administrativas en la oficina Bicicleta de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- **Vigias de Estación.** Dos funcionarios operativos por cada Estación de Bicicleta. En total serán 58 funcionarios para toda la red, cuyas funciones incluirán:
 - A) Dar apertura y cierre a las estaciones.
 - B) Hacer el inventario de bicicletas diario.
 - C) Realizar inspección al correcto funcionamiento de cada bicicleta entregada y recibida.

- D) Hacer el registro de cada bici usuario en la Aplicación **BIOCICLETAPP**.
- E) Velar por la seguridad de las instalaciones y las bicicletas.
- F) Estar en contacto permanente con las estaciones locales de policía.
- G) Proveer todas las indicaciones y recomendaciones de tránsito y seguridad vial a cada bici usuario.

MODO DE UTILIZACIÓN

El acceso del usuario al ecosistema Biocicleta se realizará mediante la categoría de PRESTAMO, es decir, el usuario deberá hacer una inscripción previa vía internet al portal de la Secretaría de Movilidad, el IDRDR o al portal www.biocicleta.gov.co. Dicho registro hará un protocolo de evaluación del usuario verificando:

- Antecedentes judiciales (autorización de consulta online).
- Antecedentes médicos.
- Confiabilidad de referencias personales.
- Datos de domicilio, estudio y/o trabajo.

Una vez autorizado el registro el usuario podrá acercarse a las diferentes estaciones Biocicleta y solicitar el préstamo al vigía de estación, quien llevará un registro on-line y en físico para cada solicitud de:

- Destino
- Hora de salida
- Firma y N° de cédula

El Vigía de Estación ingresará los datos en la Aplicación Digital de Monitoreo de Bicicletas **BIOCICLETAPP**, en donde los datos de ingreso quedarán registrados para todas las estaciones en tiempo real. De esta manera, el Vigía de la estación de llegada podrá seguir la bitácora de los viajes que están programados y en acción.

El usuario de la Biocicleta, al acceder al servicio se compromete a:

- Cumplir con las instrucciones y recomendaciones descritas en el **Manual del Buen Ciclista 2020** de la Secretaría Distrital de Movilidad. Instrumento de fácil consulta en la página web de la Secretaría: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-10-2020/manual_del_buen_ciclista.pdf
- Respetar y cumplir las normas del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002.
- Aportar los datos reales de su identidad (aportar documento de identidad) y de su destino.
- Cuidar, valorar y hacer buen uso de la bicicleta que se le ha asignado para su viaje.
- Utilizar una mascarilla de protección para proteger las vías respiratorias del material particulado suspendido en el aire producto de la contaminación.
- Informar de cualquier novedad o cambio obligado de itinerario a las líneas telefónicas asignadas de la administración para la Biocicleta.
- Entregar en perfecto estado el vehículo.

Una vez el usuario haya alcanzado su destino, deberá entregar la Biocicleta al Vigía de Estación, quien registrará la entrega en la Aplicación Digital de Monitoreo de Bicicletas **BIOCICLETAPP**, verificará el estado físico del vehículo y posteriormente lo ubicará dentro de la estación de manera segura.

INFRACCIONES, CONTRAVENCIONES, ACCIDENTES Y SINIESTROS

El ciudadano que se inscriba como biciusuario del servicio BIOCICLETA, deberá aceptar una cláusula (previa inscripción on-line) que liberará de toda responsabilidad al Distrito de responder por cualquier infracción, contravención, accidente vial o siniestro que pueda presentarse. Desde el momento en que se accede a un vehículo del servicio BIOCICLETA, el ciudadano aceptará toda su responsabilidad en las eventuales situaciones de violación a las normas vigentes del entorno vial de tenor nacional o distrital, derivadas del uso del vehículo, y deberá responder ante las autoridades competentes por dichos actos. También, dado el caso de pérdida o robo del vehículo, el usuario deberá responder y restituir el bien público; de lo contrario el Distrito podrá iniciar acciones legales en contra de quienes enajenen o cometan actos de detrimento del patrimonio público.

4. ANTECEDENTES

Para hablar de antecedentes nos debemos remontar a principios del Siglo XIX, valga decir, al año 1817, año en que el barón alemán Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn inventó el primer vehículo de dos ruedas, al que llamó máquina andante.

CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

Revisando la Red Interna del Concejo de Bogotá D. C., no se ha presentado ningún Proyecto de Acuerdo que busque institucionalizar el Transporte Público Gratuito de la Bicicleta en Bogotá D.C.

- **ANTECEDENTES RELACIONADOS CON EL USO Y USUFRUCTO DE LA BICICLETA A NIVEL INTERNACIONAL.**

El primer sistema de bicicletas públicas en Europa se realizó en Ámsterdam en 1966, liderado por el movimiento llamado "Provos", fue un movimiento contracultural que tuvo lugar en Países Bajos en la segunda mitad del siglo XX y transformó a Ámsterdam en la ciudad más alternativa del mundo, ellos contaban con una participación en el Concejo de la misma ciudad y presentaron la primera iniciativa de bicicletas públicas del mundo llamado Witte Fietsen, plan que consistió en Bicicletas blancas de uso gratuito, la idea de ese movimiento era prohibir la circulación de cualquier tipo de vehículo automotor privado por el centro de la ciudad, pretendiendo una reducción de los gases contaminantes y una mejoría en el transporte público, el ayuntamiento por su parte debería de comprar 20.000 bicicletas al año, ese plan no fue aprobado, pero, los Provos distribuyeron 50 bicicletas pintadas de blanco por la ciudad y las personas las podían usar de forma gratuita y sin límites de tiempo, pero la policía terminó confiscándolas y devolviéndolas al movimiento argumentando invitación al robo. Lo que parecería una jugada para algunos más de anarquistas, se convertiría en uno de los sistemas de transporte con mayor aceptación en toda Europa.

Teniendo como base Ámsterdam otras ciudades quisieron replicar ese sistema, La Rochelle en Francia, en donde se instalaron 350 bicicletas repartidas en 3 grupos por el centro de la ciudad en el año 1974 totalmente gratis y sin límite de uso.

Unos años más tarde en 1990, tres pequeñas ciudades de Dinamarca Frøsø, Grenå, y Nakskov, implementaron el sistema, pero, con unos cambios, que consistía en un sistema de préstamo de bicicleta, donde la bicicleta ya no se dejaba en la calle para que cualquier ciudadano la pudiera tomar prestada,

esa oportunidad se implementaron unos bastidores de bicicletas con un candado que se abría de forma electrónica, la persona que la quisiera usar tendría que introducir una moneda, pero además, tendría que estar registrada, esa moneda se le devolvería en el siguiente bastidor o en ese mismo, ese sistema fue exitoso.

En 1995 en Copenhague se lanzó el primer sistema de bicicleta pública a gran escala que contaba con 1.500 bicicletas, donde estas tenían partes y repuestos que no se podrían utilizar en las bicicletas convencionales pensado en evitar robos, además, los usuarios tenían que pagar una fianza donde podían hacer uso de la misma ilimitadamente, pero en un área determinada. El sistema conto con un gran apoyo del ayuntamiento de su época y sería el preámbulo a los sistemas de bicicleta pública en los siguientes años, además lograron el patrocinio de empresas externas como Coca Cola Company y lo usaron como medio de publicidad.

Los primeros programas de América del Sur de bicicletas compartidas fueron lanzados en Río de Janeiro, Brasil y Santiago de Chile, en el año 2008. El sistema Samba de Río de Janeiro, lanzó un programa con 30 bicicletas y 3 estaciones en Copacabana, a finales de diciembre el programa se amplió a 80 bicicletas y 8 estaciones el programa y al año siguiente en enero se amplió de nuevo a 500 bicicletas y 50 estaciones, programa que sólo duró 2 años por problemas de vandalismo.

En Chile, en Santiago, el programa se creó y empezó con 100 bicicletas y 10 estaciones, con un horario de disponibilidad desde las 7:30 a.m. a 8:30 p.m., con un sistema de suscripción mensual o anual, por \$1.50 y \$12.50 USD mensual y anual respectivamente.

En Buenos Aires se lanzó en el 2010 el programa EcoBici, que es un sistema de bicicletas compartidas para fomentar alternativas de transporte sostenible y energías limpias, el que tiene 600.000 usuarios, quienes realizan más de 21.000 viajes diarios y más de 8 millones de viajes durante el año.

EcoBici, es un sistema de bicicletas compartidas que funciona en la Ciudad de Buenos Aires, cuenta con 200 estaciones y 1.200 rodados, en 2019 más de 600.000 usuarios y realizaron más de 8 millones de viajes durante el año. Ese sistema requiere un registro previo, con tarjeta de crédito, es totalmente gratuito tanto para residentes locales como para turistas. Desde mayo de 2020 existen multas económicas si no devolver la bicicleta a una estación antes de los 30 minutos.

- **A NIVEL NACIONAL EN LA BOGOTÁ HUMANA.**

La administración del exalcalde Gustavo Petro en la Bogotá Humana lanzó en abril de 2012 un programa para estimular el uso de las bicis llamado 'Bicicorredores'.

"Pedalea por Bogotá", con el que se propuso incentivar el uso de la bicicleta para promover en Bogotá D. C. nuevas conductas como solución de movilidad y hábitos de vida saludable.

Programa que la administración del exalcalde Enrique Peñalosa acabó, ese programa ya contaba con más de 125.000 usuarios. Es de anotar que el programa bicicorredor empezó en la Carrera 7ª y se había expandido al Eje Ambiental, a El Parque El Virrey, a la Universidad Nacional, a Mundo Aventura y al El Parque El Tunal.

El programa de bicicorredores "Pedalea por Bogotá" formaba parte integral del componente de movilidad del Plan de Desarrollo de la alcaldía de Gustavo Petro, programa que se desmontó con el argumento de que el IDRD es el encargado de promover un uso deportivo y recreativo de la bicicleta y no el uso de la misma como solución de movilidad, según afirmación de la señora Ana María Forero, jefe de la oficina de comunicaciones del Instituto de Recreación y Deporte- IDRD, de conformidad a la noticia publicada el 27

de junio de 2016, por VICE Colombia. Así lo corroboró Orlando Molano en Caracol Radio, el 30 de junio de 2016, cuando dijo que los bicorredores no hacen parte de la misionalidad del IDRD.

Época en la que surgió el interrogante, ¿Por qué se van acabar los ‘bicorredores’ en Bogotá? La respuesta del IDRD fue en su momento que la Secretaria de Movilidad sería la encargada de operarlas, no obstante, el programa se acabó.

El programa Bicorredores alcanzó a tener 125.965 ciudadanos inscritos como usuarios y contaba a para ese fin con 100 bicicletas de uso gratuito. De otra parte, el uso gratuito de préstamo de la bicicleta pública se convirtió en un referente de recreación y actividad física para turistas, estudiantes, trabajadores y en general para la ciudadanía, sin embargo, la administración de Bogotá Mejor para Todos no le dio continuidad.

Por último, la máquina andante se convertiría en la antesala de la bicicleta moderna.

La bicicleta se posicionó como un medio de transporte eficiente. No obstante, en el siglo XX los combustibles fósiles desplazaron los medios de transporte no motorizados, como la bicicleta, pasando a segundo plano, generando consecuencias como el cambio climático de calentamiento global al cual nos estamos adaptando. El escenario de la movilidad sostenible promueve el uso de la bicicleta como un medio de transporte de cero emisiones carbono que contribuye al equilibrio de un modo de vida saludable, de ahí la importancia de que este medio de transporte se priorice en las agendas públicas y privadas.

5. MARCO NORMATIVO

• CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 2. Con 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 8. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 52. Modificado, A. L. 2/2000, artículo 1º.

El artículo 52 de la Constitución Política de Colombia, quedará así:

"Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social.

Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.

El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas".

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Artículo 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.

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.

- **ACUERDOS**

Acuerdo 346 de 2008, Concejo de Bogotá. Implementa el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital, otorgando un plazo de 6 meses para que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial.

Acuerdo 558 de 2014, Concejo de Bogotá. 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. De otra parte, señala que, para efectos de articular dicha estrategia con el Sistema Integrado de Transporte Público, la Administración Distrital adoptará e implementará medidas para garantizar la seguridad en los cicloparqueaderos y demás infraestructura que se utilice para los fines establecidos.

Acuerdo 761 de 2020, Concejo de Bogotá D. C. Adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas y el Plan Plurianual de Inversiones para Bogotá D.C. Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. La Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; como parte del Programa Estratégico del Sistema de

Movilidad Sostenible. La Secretaría Distrital de la Mujer participará en la planeación e implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, para garantizar la estructuración de este Sistema bajo un enfoque de género, con medidas operativas y de seguridad, que promuevan y aumenten los viajes de las mujeres en bicicleta.

- **DECRETOS**

Decretos 566 y 567 con los que se crea “Las Ciclovías”. En estos decretos se prevé los diferentes tipos de Ciclovía dependiendo de su uso específico.

Decreto 596 de 2014 Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. Artículo 1°. - Adopción. Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

El Sistema de bicicletas públicas tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

- **RESOLUCIONES**

Resolución 0634 de 1983, Coldeportes declara el Día Nacional de la Bicicleta mediante resolución No. 0634 y en el mes de octubre de 1983 se celebra el tercer día Nacional de la Bicicleta. El 20 de octubre del mismo año la Alcaldía Mayor edita el primer libro sobre Ciclovía, titulado “Ciclovías Bogotá para el Ciudadano”, donde la administración nos deja de legado el proceso histórico de la Ciclovía en fotografías.

Resolución 110 de 2017, Secretaria Distrital de Movilidad. Implementa un Plan Piloto de ciclorruta sobre calzada denominada Ciclorruta KR 16- KR 19, CL 64-CL 66, que tendrá un seguimiento continuo desde el 24 de junio y el 23 de diciembre de 2017, las 24 horas del día para evaluar si continúa o no la conexión. El plan comprende varias vías de las localidades de Los Mártires, Santafé, Teusaquillo, Barrios Unidos y Chapinero y pretende la ampliación y optimización de la red de ciclorrutas de la ciudad que hagan directos, cómodos, confortables y seguros los trayectos en las zonas que reciben viajes por motivos de trabajo y estudio principalmente. Establece igualmente las condiciones de operación, las sanciones y la competencia de control y vigilancia a cargo de la policía de tránsito.

Resolución 028 de 2018, Secretaria General Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. Adopta el incentivo del uso de la bicicleta para los funcionarios públicos de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C.

Resolución 490 de 2018, Secretaria General Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. Modifica el procedimiento para acceder al beneficio del uso de la bicicleta o bicicleta asistida, para llegar a laborar a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. y se derogan algunas disposiciones de la Resolución No. 028 de 2018.

- **LEYES**

Ley 181 de 1985,

“Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.”

Artículo 1º. Los objetivos generales de la presente Ley son el patrocinio, el fomento, la masificación, la divulgación, la planificación, la coordinación, la ejecución y el asesoramiento de la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre y la promoción de la educación extraescolar de la niñez y la juventud en todos los niveles y estamentos sociales del país, en desarrollo del derecho de todas las personas a ejercitar el libre acceso a una formación física y espiritual adecuadas. Así mismo, la implantación y fomento de la educación física para contribuir a la formación integral de la persona en todas sus edades y facilitarle el cumplimiento eficaz de sus obligaciones como miembro de la sociedad.

Artículo 2º. El objetivo especial de la presente Ley, es la creación del Sistema Nacional del Deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y la educación física.

Artículo 3º. Para garantizar el acceso del individuo y de la comunidad al conocimiento y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, el Estado tendrá en cuenta los siguientes objetivos rectores:

2. Fomentar, proteger, apoyar y regular la asociación deportiva en todas sus manifestaciones como marco idóneo para las prácticas deportivas y de recreación.

3. Coordinar la gestión deportiva con las funciones propias de las entidades territoriales en el campo del deporte y la recreación y apoyar el desarrollo de éstos.

5. Fomentar la creación de espacios que faciliten la actividad física, el deporte y la recreación como hábito de salud y mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar social, especialmente en los sectores sociales más necesitados.

11. Velar porque la práctica deportiva esté exenta de violencia y de toda acción o manifestación que pueda alterar por vías extra deportivas los resultados de las competencias.

17. Contribuir al desarrollo de la educación familiar, escolar y extraescolar de la niñez y de la juventud para que utilicen el tiempo libre, el deporte y la recreación como elementos fundamentales en su proceso de formación integral tanto en lo personal como en lo comunitario.

Artículo 4º. Derecho Social. El deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, son elementos fundamentales de la educación y factor básico en la formación integral de la persona. Su fomento, desarrollo y práctica son parte integrante del servicio público educativo y constituyen gasto público social, bajo los siguientes principios:

Universalidad. Todos los habitantes del territorio nacional tienen derecho a la práctica del deporte y la recreación y al aprovechamiento del tiempo libre.

Participación comunitaria. La comunidad tiene derecho a participar en los procesos de concertación, control y vigilancia de la gestión estatal en la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre.

Participación ciudadana. Es deber de todos los ciudadanos propender la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, de manera individual, familiar y comunitaria.

Integración funcional. Las entidades públicas o privadas dedicadas al fomento, desarrollo y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, concurrirán de manera armónica y concertada al cumplimiento de sus fines, mediante la integración de funciones, acciones y recursos, en los términos establecidos en la presente Ley.

Democratización. El Estado garantizará la participación democrática de sus habitantes para organizar la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, sin discriminación alguna de raza, credo, condición o sexo.

Artículo 5º. Se entiende que: La recreación. Es un proceso de acción participativa y dinámica, que facilita entender la vida como una vivencia de disfrute, creación y libertad, en el pleno desarrollo de las potencialidades del ser humano para su realización y mejoramiento de la calidad de vida individual y social, mediante la práctica de actividades físicas o intelectuales de esparcimiento.

El aprovechamiento del tiempo libre. Es el uso constructivo que el ser humano hace de él, en beneficio de su enriquecimiento personal y del disfrute de la vida en forma individual o colectiva. Tiene como funciones básicas el descanso, la diversión, el complemento de la formación, la socialización, la creatividad, el desarrollo personal, la liberación en el trabajo y la recuperación sicobiológica.

Artículo 7º. Los entes deportivos departamentales y municipales coordinarán y promoverán la ejecución de programas recreativos para la comunidad, en asocio con entidades públicas o privadas que adelanten esta clase de programas en su respectiva jurisdicción.

Artículo 8º. Los organismos deportivos municipales ejecutarán los programas de recreación con sus comunidades, aplicando principios de participación comunitaria. Para el efecto, crearán un Comité de Recreación con participación interinstitucional y le asignarán recursos específicos.

Artículo 27. Los Proyectos de Renovación Urbana a que se refiere el artículo 39 de la Ley 9 de 1989 y los nuevos proyectos de urbanización que se aprueben a partir de la vigencia de esta Ley, deberán contemplar infraestructura para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas y de aprovechamiento del tiempo libre que obedezca a las necesidades y tendencias deportivas de la comunidad en su zona de influencia, conforme a los reglamentos que expidan los Concejos Municipales.

Ley 1811 de 2006, Nivel Nacional. Incentiva el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito. Adicionalmente las bicicletas y triciclos se sujetarán a las normas contempladas en la presente entiba el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito. Adicionalmente las bicicletas y triciclos se sujetarán a las normas contempladas en la presente ley.

Ley 1098 de 2006, Código de la Infancia y la Adolescencia.

Artículo 17. Derecho a la vida y a la calidad de vida y a un ambiente sano. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a la vida, a una buena calidad de vida y a un ambiente sano en condiciones de dignidad y goce de todos sus derechos en forma prevalente.

La calidad de vida es esencial para su desarrollo integral acorde con la dignidad de ser humano. Este derecho supone la generación de condiciones que les aseguren desde la concepción cuidado, protección, alimentación nutritiva y equilibrada, acceso a los servicios de salud, educación, vestuario adecuado, recreación y vivienda segura dotada de servicios públicos esenciales en un ambiente sano.

Artículo 30. Derecho a la recreación, participación en la vida cultural y en las artes. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho al descanso, esparcimiento, al juego y demás actividades recreativas propias de su ciclo vital y a participar en la vida cultural y las artes.

Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito. Normas por medio del cual se regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que estén abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos regula...

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO

La competencia del Concejo de Bogotá D. C. para aprobar esta iniciativa se sustenta jurídicamente en los artículos 313 de la Constitución Política de Colombia y, en los numerales 1, 7, y 25 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993. Que establecen:
Constitución Política

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

Decreto 1421 de 1993

Artículo 12. Atribuciones. 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 cargo del Distrito.
7. Dictar normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.
25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes

El Concejo de Bogotá D. C. es competente

7. IMPACTO FISCAL

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el **Acuerdo No. 761 de 2020 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024”** “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, que, en su objetivo general, propósitos, logros de ciudad, metas sectoriales y programas estratégicos, se encuentran especialmente consagrados en la normatividad que está presente para desarrollar el sistema de bicicletas públicas:

Artículo 107. Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá. La Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; como parte del Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de la Mujer participará en la planeación e implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, para garantizar la estructuración de este Sistema bajo un enfoque de género, con medidas operativas y de seguridad, que promuevan y aumenten los viajes de las mujeres en bicicleta.

De conformidad con el Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa están incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de inversión de la entidad coordinadora Secretaría de la Mujer, IDRD y Secretaría de Movilidad en este orden de ideas, el presente Proyecto de Acuerdo NO requiere de recursos adicionales, por tanto, no genera impacto fiscal. En tal sentido deberá apropiarse, de las partidas de los recursos de esta iniciativa.

Es relevante mencionar, para este caso en concreto, que no obstante lo anterior, 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 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”. Con fundamento en los argumentos expuestos, ponemos a consideración del Honorable Concejo de la Ciudad la presente iniciativa.

Cordialmente,

ANA TERESA BERNAL
Concejal de Bogotá D. C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 376 DE 2020**PRIMER DEBATE**

POR MEDIO DEL CUAL SE “CREA EL TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO DE LA BICICLETA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. Crear el transporte público gratuito de la bicicleta de Bogotá D. C.

Parágrafo. Diseñar la implementación de una estrategia de movilidad sostenible a través de jornadas sensibilización, educación, Información, comunicación, socialización y campañas con énfasis en el respeto por la vida y la integridad del ciclista.

ARTÍCULO 2º. Adoptar e institucionalizar con carácter permanente el transporte público gratuito de la bicicleta y como componente de la ciclovía.

PARÁGRAFO. Con el fin de adelantar las actividades de qué habla el presente artículo, la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRDR podrán gestionar convenios con las entidades privadas que las apoyan.

ARTÍCULO 3º. Fines. Este acuerdo tiene como finalidad:

- a) Dignificar y mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital.
- b) Implementar una movilidad sostenible.
- c) Declarar de interés social, recreativo, deportivo, cívico y cultural el transporte público gratuito de la bicicleta.
- c) El transporte público gratuito de bicicletas sea una modalidad de transporte de ciudad moderna en el marco del equilibrio social con equidad con el fin de generar desarrollo y cambio social sostenible que impulse una cultura ciudadana enfocada en el uso de medios de transporte público alternativos.

ARTÍCULO 4º. Propósito. El propósito de este proyecto es disminuir el impacto negativo del transporte público convencional en movilidad.

ARTÍCULO 5º. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones del presente acuerdo, será sancionado conforme al Código de Policía de Bogotá, Código Nacional de Tránsito Terrestre o las normas que lo modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO 6º. Lineamientos de articulación. La Administración Distrital en promoverá acciones que aporten al marco de la Política Pública del transporte público gratuito de la bicicleta a partir de los siguientes lineamientos:

a) Coordinación y sostenibilidad. Proceso por medio del cual la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRDR, formulan planes de acción conjuntos ajustados a su misionalidad, competencia y población objeto, para trabajar en forma armoniosa y articulada, con el fin de lograr el objetivo establecido en este proyecto.

b) Seguimiento y evaluación. El seguimiento consiste en verificar periódicamente el avance en la implementación del transporte público gratuito de bicicletas e introducir oportunamente los correctivos que sean necesarios. La evaluación, da cuenta del cumplimiento del objetivo y las acciones propuestas, visibilizando los resultados y efectos de las políticas, programas y acciones que sean implementadas.

c) Participación. Las acciones construidas deben tener en cuenta a la población capitalina y a la población flotante, y demás debe incluir ejercicios de sensibilización para incentivar la participación ciudadana.

ARTICULO 7º. Financiación. Las secretarías responsables de la ejecución de este Proyecto de Acuerdo de conformidad con sus competencias, destinarán de su presupuesto una partida anualmente de acuerdo con su nivel de participación.

Parágrafo. Alianzas Público-Privadas, podrá realizar gestiones para la vinculación del capital privado, en conjunto con la a Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDRDR para el cumplimiento de los objetivos del presente acuerdo.

Igualmente, la administración distrital implementará estrategias de gestión y promoción con el sector privado para el desarrollo de alianzas público privadas (APP) que permitan proveer infraestructura y la prestación de servicios asociados, lo que permitirá avanzar en el cumplimiento de los objetivos del presente acuerdo distrital.

ARTICULO 8º. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE