



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

AÑO II N°. 3127 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO MARZO 16 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO No. 127 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA ENFRENTAR LA EMERGENCIA CLIMÁTICA EN BOGOTÁ D.C.”	2631
PROYECTO DE ACUERDO No. 128 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO CUENTA PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR, LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA ATENEA”.....	2668
PROYECTO DE ACUERDO No. 129 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE MÚSICA ELECTRÓNICA AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	2679

PROYECTO DE ACUERDO No. 127 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA ENFRENTAR LA EMERGENCIA CLIMÁTICA EN BOGOTÁ D.C.”

OBJETO DEL PROYECTO

Impulsar la movilidad sostenible en Bogotá D.C, incluyendo la electrificación de la flota de transporte público para mitigar la emergencia climática permanente adoptada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 790 del 2020.

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La pandemia por la COVID-19 ha provocado una crisis económica y sanitaria de escala global que, junto a la crisis climática, se han convertido en las principales amenazas actuales al bienestar y en los grandes potenciadores de desigualdad. Sin embargo, a diferencia de las crisis económica y sanitaria, la crisis climática es permanente: aún si redujeramos a cero todas las emisiones de gases de efecto invernadero, los efectos del cambio climático

seguirán sintiéndose por muchas décadas y teniendo impactos económicos, sociales y ecosistémicos.

Mitigar y adaptarse a la crisis climática requiere descarbonizar toda la economía, y hacer grandes inversiones para financiar la transición energética y la adaptación a un clima cambiante. Los cálculos de Transmilenio S.A. muestran que la electrificación total de la flota de buses costará 4.7 billones de pesos más una renovación con tecnologías de gas y Euro VI. Frente a este escenario, es necesario contar con instrumentos de financiamiento para que los costos adicionales de adquirir tecnologías limpias no se traduzcan en un desmejoramiento del servicio o en el incremento de las tarifas, que afectaría a los más vulnerables y estaría en contravía de los principios de transición justa.

De otro lado, las medidas de aislamiento y las cuarentenas que se han adoptado para detener la transmisión del coronavirus han causado una interrupción repentina de la actividad económica, lo que a su vez ha provocado caídas abruptas de la oferta y la demanda agregadas. Esto ha generado una grave crisis social con incrementos en el desempleo, caídas en el ingreso de amplios sectores de la población y mayores niveles de pobreza y vulnerabilidad.

En respuesta a esta situación, resulta indispensable que los gobiernos promuevan medidas de política que contrarresten la gravedad de sus efectos en el bienestar de las personas y en la economía. En este sentido, la política fiscal se convierte en una herramienta fundamental para que los países, las ciudades y la comunidad internacional impulsen medidas precisas, sostenibles y oportunas que permitan contener la crisis a través del cuidado de la salud y la mitigación social, así como acelerar la capacidad de reactivación de la economía conforme se vaya superando la emergencia sanitaria.

En el caso del transporte público en Bogotá, las dinámicas económicas y sociales que se han venido presentando con la pandemia permiten evidenciar la necesidad de financiar el congelamiento de la tarifa en 2021 como una de las respuestas para la mitigación social de la emergencia y de su impacto, en particular, sobre la población pobre y vulnerable que, en las condiciones actuales de emergencia sanitaria, corresponde a la mayor parte de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

Tabla 1. Metas de electrificación de la flota de transporte público para diferentes ciudades del mundo.

Ciudad	Metas para Transporte público eléctrico	Número actual de buses eléctricos	Meta Ciudad Carbono Neutral
Estocolmo	<ul style="list-style-type: none"> - 2017, los servicios de metro, buses y trenes locales funcionarán 100% con energía renovable (biocombustibles, energía solar, eólica, hidroeléctricas). - 2021, el 90% del tráfico de embarcaciones (pequeña parte del transporte público) funcionará con tecnologías libres de combustibles fósiles, y para 2030, serán el 100% de las embarcaciones. 	347 – Flota 100% eléctrica	2040
Londres	<ul style="list-style-type: none"> - 2018, los buses nuevos de dos pisos serán híbridos, de hidrógeno o eléctricos. - Desde 2020, los buses nuevos de un solo piso serán de hidrógeno o eléctricos. - 2037, la totalidad de la flota será de cero emisiones. 	380	2050
París	<ul style="list-style-type: none"> - Prohibición en la compra de vehículos diésel desde el 2014, solamente compra de vehículos híbridos, a gas natural o eléctricos. - 2025, la totalidad de la flota será de cero emisiones. 	150	2050
Madrid	<ul style="list-style-type: none"> - 2025, la flota de buses será de cero emisiones. 	82	2050
Ciudad de México	<ul style="list-style-type: none"> - 2025, la flota de buses será de cero emisiones. - 2030 se plantea que la CDMX alcance una movilidad cero emisiones basada en la electricidad como principal fuente de energía, generada a partir de fuentes renovables. 	345	2050
Santiago	<ul style="list-style-type: none"> - 2025, la ciudad se compromete a adquirir únicamente autobuses de cero emisiones (hidrógeno o eléctricos). 	795	2050
Quito	<ul style="list-style-type: none"> - 2019 a 2025, introducción progresiva de buses eléctricos a la flota actual. - 2025, todo nuevo contrato de operación entre operadores y distrito demandará únicamente buses eléctricos. 	85	2050
Medellín	<ul style="list-style-type: none"> - 2025, todos los buses nuevos adquiridos serán de cero emisiones. 	69	2050
Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> - 2022, no se podrá adquirir flota de transporte público cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles. 	259 operando de 1.485 adjudicados.	2050

Fuente: Green and Healthy Streets (C40, 2019)

La Tabla 1 describe las metas y esfuerzos del Distrito en la electrificación de la flota de transporte público comparado con otras ciudades del mundo. Se destaca que Bogotá cuenta con la mayor flota de buses eléctricos en Latinoamérica y es la segunda ciudad con mayor flota eléctrica adjudicada fuera de China. Adicionalmente, las metas establecidas por el Distrito para la adquisición de transporte público de cero emisiones, sobresalen frente a las metas establecidas por las principales ciudades de Europa y Latinoamérica.

Por todo lo anterior, la electrificación del transporte y la adopción de las medidas de transición energética deben encontrar el balance entre la ambición climática necesaria para preservar el bienestar y las medidas presupuestales para atender una ciudad que debe afrontar la crisis económica y recuperarse de la crisis económica más grande de las últimas décadas.

2. MEDIDAS Y ESTRATEGIAS PARA ATENDER LA EMERGENCIA CLIMÁTICA

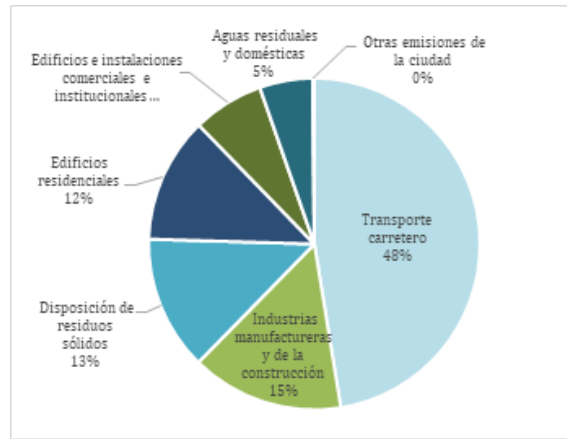
Bogotá ha reconocido reiteradamente que la emergencia climática es un reto transversal y que debe ser mitigada con la urgencia que requiere. Es un hecho que la ciudad debe hacer grandes esfuerzos para mitigar las emisiones que produce y para adaptarse a un clima ya cambiante.

Este sentido de urgencia e importancia se evidencia en las decisiones que se han tomado, por ejemplo: en febrero de 2020 se declaró la crisis climática con los otros departamentos de la RAP-E, asumiendo diez compromisos claros y claves para pasar del discurso a la acción; en diciembre de 2020 se envió a la red de alcaldes C40 la primera versión del Plan de Acción Climática de Bogotá 2020-2050, un documento construido con todos los sectores y que contiene una hoja de ruta con las acciones que serán tomadas para reducir las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) en un 15% a 2024, en un 50% a 2030 y lograr la carbono neutralidad en 2050. Además, en el 2020 Bogotá lideró la acción climática en la región, se posicionó como una ciudad con compromisos ambiciosos y, en su rol de vicepresidentes del comité directivo de C40, incidió en la agenda climática nacional y regional.

Según el inventario de GEI, que se actualizó en el 2020 con el Plan de Acción Climática y cuyos resultados se muestran en la Figura 1, el sector del transporte terrestre genera el 48% de las emisiones de GEI, lo que lo ubica como el sector de mayores emisiones y uno de los de más rápido crecimiento. Es importante mencionar que el transporte terrestre incluye todos los vehículos que transitan dentro de las vías de la ciudad, entre ellos: el sistema de transporte público, los vehículos particulares, de servicio público y especiales, las motocicletas y el transporte de carga, entre otros.

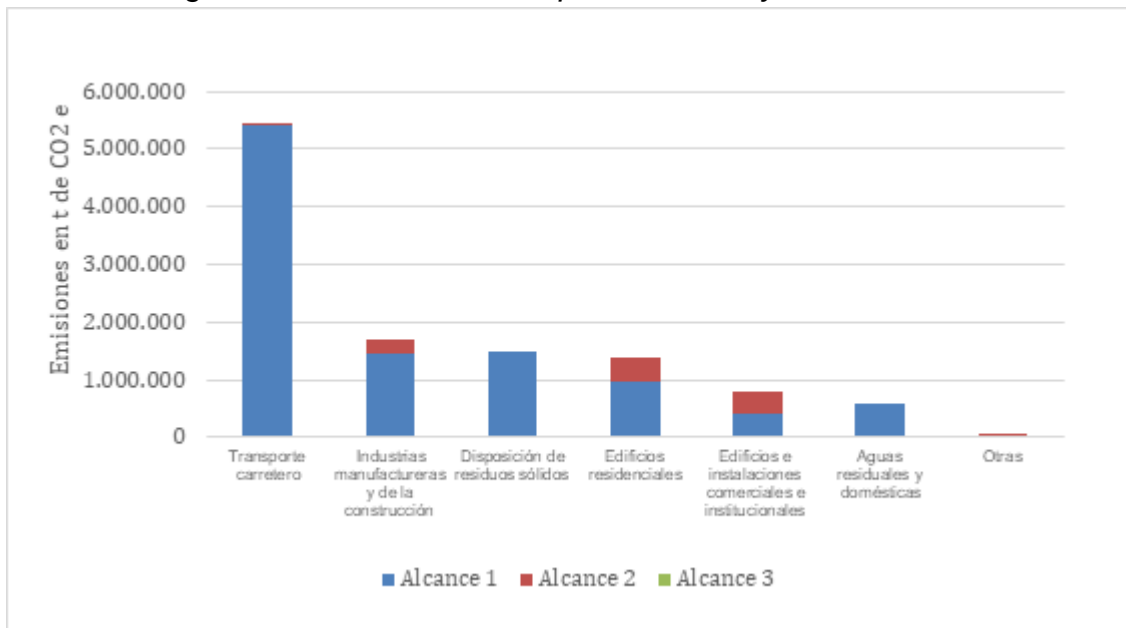
Por lo anterior, el propósito dos del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 *“Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”*, tiene más relevancia que nunca. Este propósito, que consiste en *“cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”*, es un lineamiento fundamental dentro del Plan de Acción Climática y en la ruta de descarbonización del sector transporte.

Figura 1. Porcentaje de participación de los sectores en las emisiones de gases de efecto invernadero, 2017



Fuente: Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Bogotá del año 2017. (SDA, 2020)
 El sector genera 5.418.762 toneladas de CO₂ de las 11.421.724 que se generan en total en la ciudad. Igualmente, de la siguiente figura se puede observar que casi la totalidad de emisiones del sector corresponden a alcance 1 que hacen referencia a las emisiones derivadas del consumo de combustibles fósiles y biomasa que generan las emisiones directamente en la ciudad. Las emisiones de alcance 2 corresponden a las emisiones generadas por el consumo de energía eléctrica cuyas emisiones, inducidas por la demanda en la ciudad, son generadas fuera de Bogotá.

Figura 2. Emisiones de GEI por subsector y alcance, 2017



Fuente: Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Bogotá del año 2017. (SDA, 2020)

Con base en el reconocimiento de la vulnerabilidad y condiciones de riesgo en que se encuentra el Distrito Capital en el contexto de la crisis climática global y la necesidad de actuar de manera urgente, efectiva y ambiciosa para aumentar las capacidades de adaptación, mitigación y resiliencia, el 23 de diciembre de 2020 se sancionó el Acuerdo Distrital 790 “Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C.. El Acuerdo reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, define lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y tiene como uno de sus objetivos específicos “Establecer mandatos dirigidos a que la administración distrital -en todos los niveles- formule acciones estratégicas para adquirir capacidades para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático”.

Cabe resaltar que, el planteamiento del citado acuerdo tuvo en cuenta, entre otras, la política nacional de cambio climático formulada en 2017 por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, que tiene como objetivo “(...) incorporar la gestión del cambio climático en las decisiones públicas y privadas para avanzar en una senda de desarrollo resiliente al clima y baja en carbono, que reduzca los riesgos del cambio climático y permita aprovechar las oportunidades que este genera”. Esta política propone como estrategias territoriales: el desarrollo urbano resiliente al clima y bajo en carbono; el desarrollo rural resiliente al clima y bajo en carbono, y manejo y conservación de los ecosistemas y servicios ecosistémicos para el desarrollo bajo en carbono y resiliente al clima. Concordantemente, para implementar estas estrategias se requiere de instrumentos adecuados, para lo cual se definen cuatro líneas instrumentales: (i) información, ciencia, tecnología e innovación; (ii) educación, formación y sensibilización de públicos, (iii) planificación de la gestión del cambio climático y; (iv) financiación e instrumentos económicos.

El Acuerdo 790 de 2020 estableció en su articulado mandatos, los cuales deben ser entendidos como “Órdenes y directrices impartidas a la Administración Distrital y a la sociedad civil, para impulsar la adquisición de capacidades que permitan fortalecer los procesos de planeación y ejecución para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático”, los cuales, para su materialización, contarán con acciones estratégicas, que serán desarrolladas por las entidades distritales en el marco de sus programas, planes, proyectos y políticas públicas, así como por la ciudadanía en lo que le compete.

En consecuencia, en su artículo 5 numeral 4, dispuso lo siguiente:

“4. Mandato Cuatro. Transición energética y reducción de gases efecto invernadero:
El Distrito Capital adoptará medidas urgentes para sustituir el uso de combustibles

fósiles en los sistemas de la ciudad, con el fin de disminuir en un 50% las emisiones de gases efecto invernadero al año 2030, con referencia al año 2020.

4.1. Acciones estratégicas en Movilidad. Para el cumplimiento de este mandato, se definen las siguientes acciones estratégicas:

(...)

4.1.3. A partir del 1 de enero de 2022, el Distrito Capital no podrá adelantar procesos de adquisición de la flota de transporte público, cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles. Lo anterior aplica para todos los componentes de la flota zonal o troncal del transporte público.

4.1.4. De acuerdo con lo establecido mediante el Acuerdo Distrital 732 de 2018, el Distrito Capital adoptará las medidas que permitan que el transporte público de Bogotá, en cada una de las tipologías de movilidad, sea de cero emisiones, sin perjuicio de las flotas ya contratadas con anterioridad al 1 de enero de 2022. (...)”
(Subrayado fuera de texto)

Bajo este entendido, debe observarse que es prioritario implementar acciones encaminadas a la reducción del consumo de combustibles fósiles por el sector transporte. Por esto, previo a la sanción del Acuerdo 790 de 2020, en el proceso de construcción del Plan de Acción Climática, se han identificado de manera preliminar acciones de mitigación territoriales y estratégicas para este sector, desde tres enfoques. En primer lugar, hacia la transformación de las dinámicas de viaje, en segundo lugar, hacia el cambio de modos de transporte más sostenibles y finalmente hacia la mejora de las tecnologías de los vehículos más contaminantes.

No obstante, debe considerarse que el ascenso tecnológico de las flotas de transporte no sólo requerirá compromisos políticos y administrativos, como los arriba señalados, sino también financieros, enfocados en la adquisición de flota de transporte público, de carga, de pasajeros o mixto, al igual que en la instalación de puntos de recarga de acceso público.

Frente al transporte público se debe tener en cuenta que depende de la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público brindar a los ciudadanos estabilidad en la tarifa, un servicio de calidad y la mejor opción de movilidad en la ciudad.

Debido a lo anterior, la adquisición de la flota eléctrica debe estudiar los instrumentos de financiamiento para que los costos adicionales de adquirir tecnologías limpias no se traduzcan en un desmejoramiento del servicio o en el incremento de las tarifas, que afectaría a los más vulnerables y estaría en contravía de los principios de transición justa.

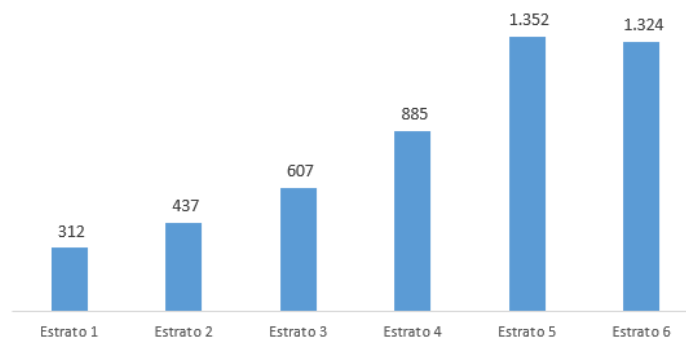
Además de los beneficios en la mitigación del cambio climático, la electrificación del transporte mejora las condiciones de calidad del aire en la ciudad al reducir a cero las emisiones de material particulado.

a) Uso de vehículos privados y de transporte público con base en combustibles fósiles y su impacto en la calidad del aire

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019, los habitantes de Bogotá realizan diariamente cerca de 2,7 millones de viajes en vehículos motorizados privados (automóviles y motocicletas) y 4,8 millones de viajes en transporte público masivo (TransMilenio, Cable, SITP Zonal y provisional, y alimentador), que representan respectivamente el 20% y el 36% del total de viajes de la ciudad. Es decir, por cada viaje en un vehículo motorizado privado se realizan 1,8 viajes en transporte público.

Además, la disponibilidad de vehículos motorizados privados (autos, camionetas, pick-ups o motos) por hogar varía significativamente dependiendo del estrato socioeconómico de la vivienda del hogar. Mientras que en los niveles socioeconómicos bajos se registran menos de 450 vehículos por cada 1.000 hogares, en los niveles socioeconómicos altos se contabilizan más de 1.300 vehículos por cada 1.000 hogares, lo que refleja que la tenencia aumenta significativamente a medida que aumenta el estrato al que pertenece el hogar (Figura 3). Es decir, los estratos más altos, asociados con mayores niveles de ingresos, tienen mayor acceso al vehículo privado frente a los estratos más bajos.

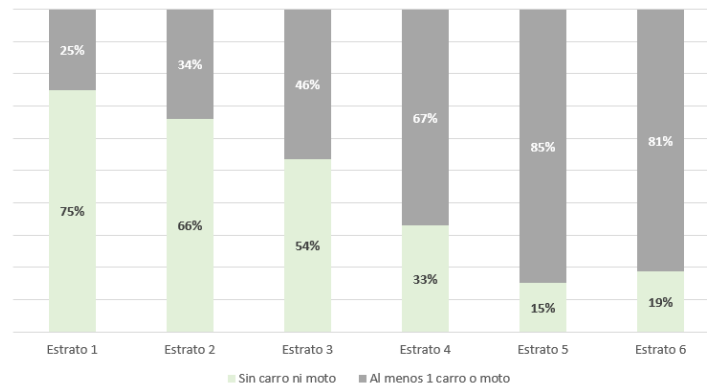
Figura 3. Cantidad de vehículos por cada 1.000 hogares según estrato de la vivienda



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019

De hecho, mientras que sólo el 25% de los hogares en viviendas de estrato 1 tienen disponible al menos un vehículo motorizado, en los estratos 5 y 6 más del 80% de los hogares cuentan con dicha disponibilidad (Figura 4). En toda la ciudad, alrededor del 55% de los hogares no tienen ningún vehículo motorizado disponible.

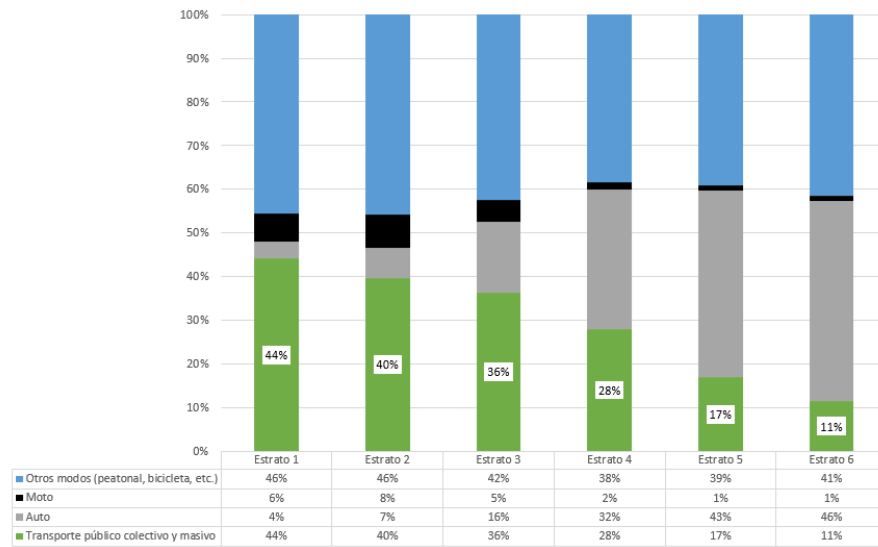
Figura 4. Proporción de hogares por estrato según disponibilidad de vehículo motorizado



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019

De la misma manera, la distribución modal de los viajes evidencia una tendencia a mayor uso del vehículo privado entre mayor sea el estrato de la vivienda del hogar y, en contraste, un mayor uso del transporte público en la medida en que disminuye el estrato. Así, mientras que en los hogares en viviendas de estrato 1, 2 y 3 el medio de transporte predominante es el transporte público con una participación en los viajes entre el 36% y el 44%, en los hogares de viviendas de estrato 4, 5 y 6 este medio de transporte representa entre un 11% y un 28% del total de viajes. En contraste, el vehículo motorizado privado (automóvil y motocicleta) en estratos 1, 2 y 3 concentran entre un 10% y 21% de los viajes, mientras que en los estratos 4, 5 y 6 estos representan entre un 32% y 46% de los viajes.

Figura 5. Distribución modal por estrato (Día hábil y viajes peatonales mayores a 15 minutos)



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019

En resumen, el medio de transporte predominante en la ciudad para viajes mayores a 15 minutos es el transporte público, el cual es principalmente utilizado por los hogares de viviendas de estrato 1, 2 y 3. Los viajes en transporte público casi duplican aquellos en transporte privado y sirven a las poblaciones más vulnerables de la ciudad.

b) Externalidades negativas del uso del vehículo privado motorizado

El crecimiento económico, junto con el incremento rápido, e irrestricto uso del vehículo privado en las ciudades en desarrollo, tiene consecuencias reales y significativas para las ciudades y las personas que viven en ellas. La congestión, el elevado consumo de tiempo, la siniestralidad y los consecuentes problemas ambientales y de calentamiento global son los puntos más críticos asociados al transporte hoy en día.

En términos de la teoría económica, este fenómeno se conoce con el nombre de externalidad negativa: las acciones tomadas por un individuo afectan negativamente a otro, sin que medie una compensación monetaria. En el caso del uso del vehículo privado motorizado, las externalidades de mayor relevancia se relacionan con la siniestralidad, la contaminación (calidad del aire) y la congestión. Por ejemplo, el conductor de un vehículo privado motorizado contaminante afecta no sólo la calidad del aire que él mismo respira, sino que también la salud de otros.

Tal como se mencionó anteriormente, la literatura especializada identifica diversas externalidades negativas asociadas al uso del vehículo particular. Las más conocidas están relacionadas con el incremento en los niveles de contaminación, la dependencia energética, la siniestralidad y la congestión urbana. En menor medida se ha explorado aquella externalidad asociada con el consumo de suelo, en particular en ciudades donde este recurso es escaso.

La calidad del aire en Bogotá ha presentado una mejora en la última década; para el caso del material particulado (PM), que es el contaminante de mayor relevancia por sus potenciales efectos sobre la salud de la población, los valores de concentración anual en la ciudad, conforme a los registros de las estaciones de la RMCAB, muestran que para el año 2008 se tuvo una concentración de 67 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de PM10 y para el año 2019 fue de 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, lo que representa una reducción cercana al 48% en el periodo evaluado. Esto indica que la ciudad ha logrado algunas mejoras; sin embargo, existen zonas de la ciudad, particularmente en el suroccidente, en las que no se cumple con la norma nacional de calidad del aire, lo que indudablemente plantea la necesidad de adelantar acciones que permitan lograr mejores índices de calidad del aire en todas las zonas de la ciudad.

Con respecto a este tema, el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024, *“Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”*, establece el propósito No. 2 “Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”, y la meta No. 29 “Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de la Calidad de Aire de Bogotá 2030, que incluirá la Gobernanza del Aire como uno de sus pilares”.

Una herramienta importante para la gestión de la calidad del aire es la identificación de los mayores generadores de emisiones contaminantes mediante el desarrollo de inventarios de emisiones. La Secretaría Distrital de Ambiente actualiza de manera bienal los inventarios de emisiones de las fuentes contaminantes más relevantes de la ciudad desde el año 2008.

Los inventarios de emisiones estimados para Bogotá contemplan las siguientes fuentes de emisión: fuentes móviles en carretera (vehículos), fuentes móviles fuera de carretera (maquinaria amarilla, maquinaria agrícola y maquinaria industrial), fuentes fijas industriales, fuentes fijas comerciales, fuentes de área (centros de almacenamiento de combustibles), fuentes de generación de material particulado resuspendido (vías pavimentadas y no pavimentadas) y fuentes de emisión que obedecen a una temporalidad como son los incendios forestales.

En este diagnóstico se presentan de forma resumida los inventarios de las emisiones generadas por procesos de combustión de las fuentes móviles en carretera y de las fuentes fijas industriales, ambas del año 2018, ya que se identifican como unas de las fuentes de mayor relevancia para la ciudad junto con la resuspensión de material particulado, del cual se está estimando su actualización en este momento.

I) Fuentes Móviles en Carretera

Los resultados de estimación del inventario de emisiones por transporte, con corte al año 2018, por categorías vehiculares y contaminantes criterio se presentan en la Tabla 2.

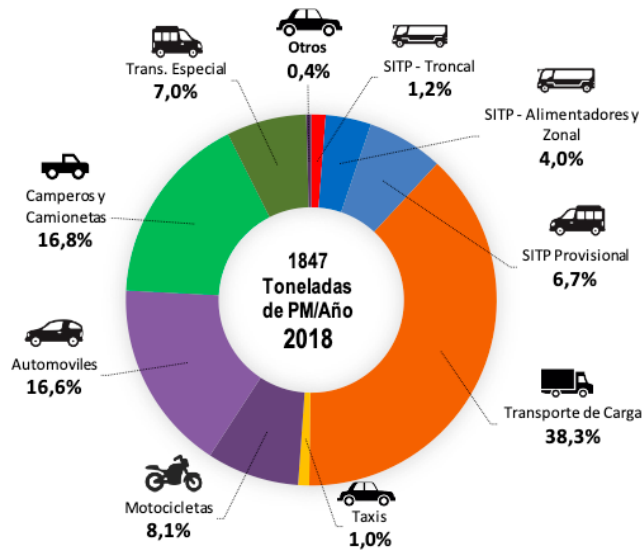
Tabla 2. Inventario de emisiones por fuentes móviles por categoría

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
Automóviles	307	275	18028	114152	24393	790
Camperos y Camionetas	310	280	15233	104714	3458	425
Transporte Especial	129	119	8633	14545	761	31
Otros	8	6	592	3281	215	5
TOTAL (2018)	1847	1677	84191	595655	64336	1872

Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2019

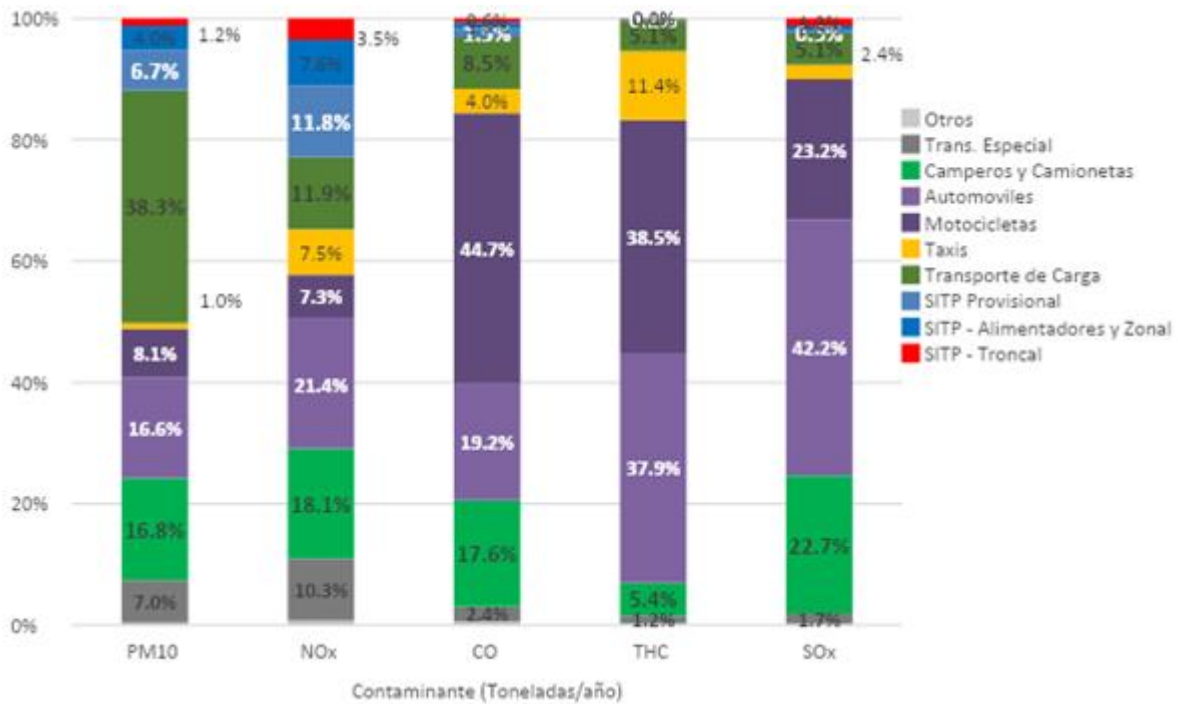
Por su parte, la contribución porcentual por categoría vehicular para Material Particulado (PM) y los demás contaminantes se presenta en las siguientes figuras.

Figura 6. Participación en generación de emisiones de PM (2019)



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2019

Figura 7. Participación en emisión de contaminantes criterio, por tipología inventario 2018



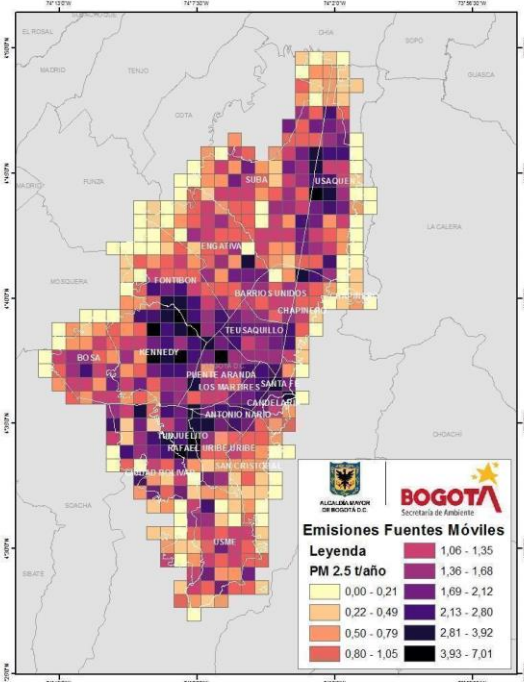
Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2019

De las anteriores figuras se puede concluir, para cada contaminante criterio:

- Para el Material Particulado (PM), la categoría que presenta mayor contribución corresponde al transporte de carga con el 38,3% de participación, seguida de los camperos y camionetas con una participación del 16,8% y los automóviles con 16,6%.
- Los mayores aportantes en la generación de Óxidos de Nitrógeno (NOx) son los automóviles con una contribución del 21.4% y el SITP zonal (incluidos alimentadores) y el SITP Provisional, que en conjunto suman 20% de participación; seguido de los camperos y camionetas con un 18%, de los vehículos
- Las emisiones de Monóxido de Carbono (CO) tienen como principal aportante las motocicletas con una contribución del 45%, seguido de los automóviles con un aporte del 19%.
- Por su parte los Hidrocarburos Totales (THC) son emitidos principalmente por las motocicletas y automóviles, ambas categorías contribuyendo con el 38%.

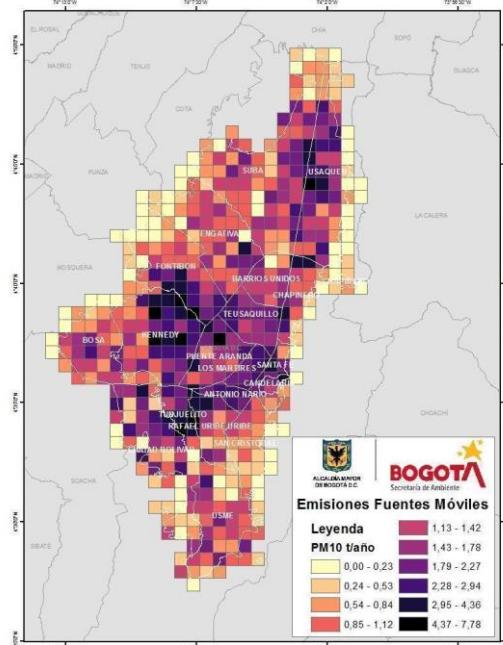
En las siguientes figuras se observan los mapas de distribución espacial de las emisiones diarias de PM2.5 y de PM10 provenientes de las fuentes móviles en carretera, durante un día hábil para la ciudad de Bogotá.

Figura 8. Distribución espacio-temporal de PM 2.5 para fuentes móviles



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente

Figura 9. Distribución espacio temporal de PM10 para fuentes móviles.



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente

II) Fuentes Fijas Industriales

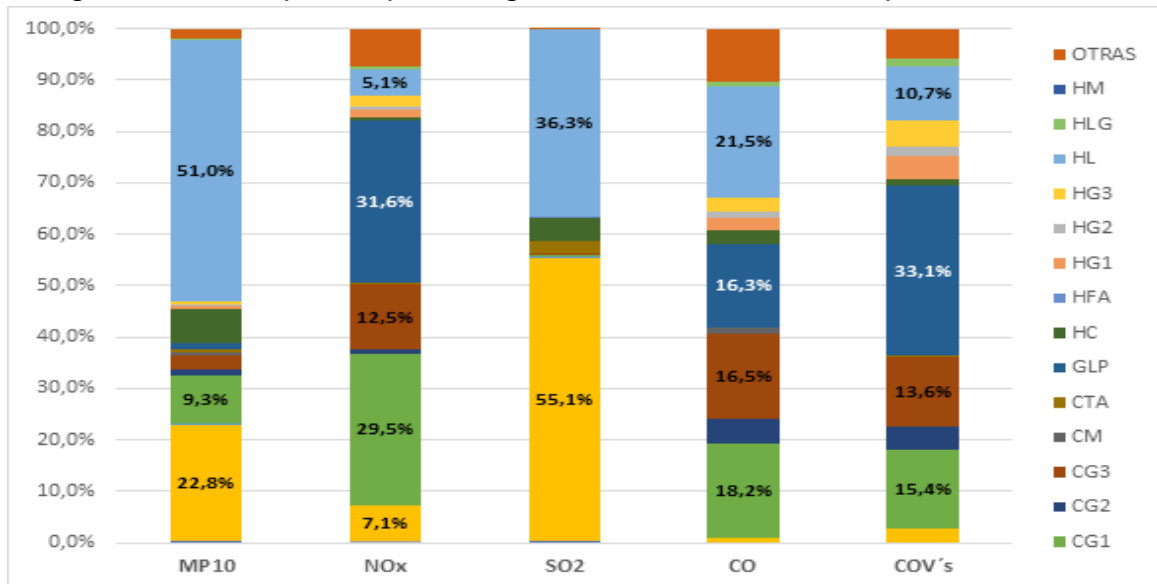
En la siguiente tabla se presentan los resultados de las emisiones atmosféricas de cada una de las categorías y en la Figura 10 la participación de cada categoría por contaminante.

Tabla 3. Inventario de emisiones por fuentes por categoría de fuente industrial

Tipo de fuente	PM10		NOX		SO2		CO	
	Emisión (Tonelada/año)	% de participación	Emisión (Tonelada/año)	% de participación	Emisión (Tonelada/año)	% de participación	Emisión (Tonelada/año)	% de participación
Caldera Gas mayor a 100 BHP; modelo menor 1997	45.0	9%	509.2	29%	2.0	0.3%	102.6	18.2%
Caldera Gas mayor a 100 BHP; modelo mayor a 1997	5.0	1%	14.6	1%	0.0	0%	28.3	5.0%
Caldera Carbón menor o igual a 100 BHP	1.7	0%	0.7	0%	1.9	0.3%	0.0	0.0%
Caldera Carbón mayor a 100 BHP	109.9	23%	122.2	7%	355.0	55%	4.8	0.9%
Horno Carbón	30.9	6%	11.1	1%	29.3	5%	15.2	2.7%
Horno Ladrillero	246.1	51%	88.3	5%	233.8	36%	121.0	21.4%
Otras	43.5	9%	993.3	57%	22.9	4%	292.6	51.8%
Total	482.0	100%	1,739.5	100%	645.0	100%	564.5	100.0%

Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2019

Figura 10. Participación por categoría industrial en emisión por contaminante



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente, 2019

De la anterior figura se puede concluir, para cada contaminante criterio:

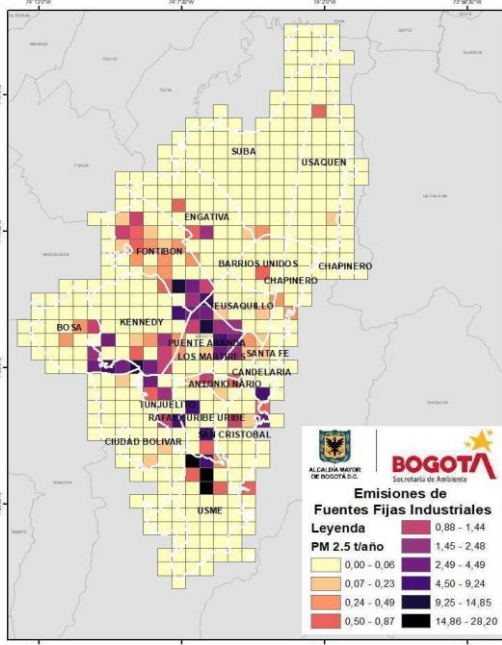
- Las emisiones de material particulado (PM) son principalmente generadas por el sector de Cerámicos y Vítreos – Sector Ladrillero (HL), con un 51%, el cual es el mayor consumidor de carbón en sus procesos, seguido de las calderas con capacidad mayor a 100 BHP (CG1) que operan con carbón, con una participación del 23%.
- Para los óxidos de nitrógeno (NOx) los mayores aportantes son los hornos y calderas que operan con gas licuado de petróleo (GLP), con una participación del 31,6% y calderas a gas natural de gran capacidad (CG1), con un aporte del 29,5%.
- Para el dióxido de azufre (SO2) se encuentra que su generación está fuertemente asociada a las emisiones de hornos crematorio y de fundición que operan con gas natural (HG3), con un aporte del 55,1%, seguido de los hornos ladrilleros que operan con carbón (HL), con un aporte del 36,3%.
- Respecto a las emisiones de CO, los principales aportantes son los hornos ladrilleros que operan a carbón (HL) con un 21,5%, calderas a gas natural de gran capacidad (CG1) con un 18,2% y las calderas a gas natural de con capacidad inferior a 100 BHP (CG3) con un 16,5%.

En las siguientes imágenes se observan los mapas de distribución espacial de las emisiones diarias del contaminante PM2.5 y PM10 provenientes de las fuentes fijas industriales, durante un día hábil para la ciudad de Bogotá. En ellas se observa que la mayor representatividad

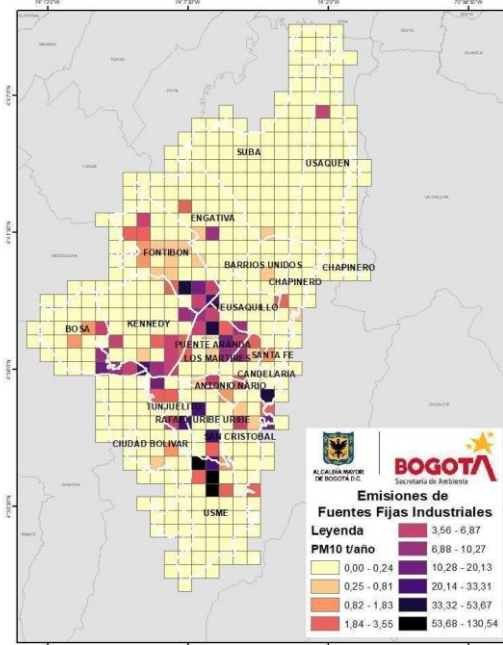
de contaminación pertenece a las localidades Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, seguida de la parte norte de la ciudad de Bogotá.

Figura 11. Distribución espacio temporal de PM2.5 para fuentes puntuales. Día Hábil

Figura 12. Distribución espacio temporal de PM10 para fuentes puntuales. Día Hábil



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente



Fuente: Secretaría Distrital de Ambiente

Otro aspecto ambiental a tener en cuenta es la contaminación auditiva. En Bogotá, el 60% de la contaminación auditiva es producto de las fuentes móviles. Una exposición crónica al ruido puede desencadenar en una problemática de salud pública ya que puede generar:

1. Trastornos y alteración en el sueño.
2. Estrés.
3. Ansiedad.
4. Depresión.
5. Cambios en el comportamiento (conductas agresivas).
6. Baja productividad.

Por el lado de la seguridad vial, en la última década, el promedio anual de víctimas fatales en siniestros de tránsito en Bogotá se ha ubicado entre las 500 y 600 personas, alcanzando un mínimo histórico en 2018 con 514 fallecidos. Con base en el anuario de siniestralidad vial de Bogotá, entre 2015 y 2018, el vehículo particular ha sido el segundo actor que más ha estado involucrado en siniestros que terminan con al menos un peatón fallecido, con un total acumulado de 43 muertos, lo que equivale al 20% de las víctimas totales de ese periodo. Asimismo, el vehículo particular es el medio de transporte con mayor número de conductores fallecidos, acumulando el 54% del total.

El uso de instrumentos que permiten captar parte del costo social de estas externalidades y la transferencia de los recursos obtenidos a la mejora y sostenibilidad del transporte público y la promoción de modos de transporte sostenible es hoy una práctica habitual en muchas ciudades del mundo. Las ciudades más desarrolladas hacen uso hoy de mecanismos como los cobros por congestión, peajes urbanos, cuotas anuales de nuevos vehículos, impuestos ambientales, etc.

Entre estas ciudades vale la pena destacar a Londres, en donde se implementó desde 2003 un cobro por congestión que implicaba un pago de los usuarios de vehículos privados por ingresar al centro de negocios de la ciudad. Los objetivos del proyecto eran reducir el tráfico en el centro de la ciudad, reducir las demoras en las vías, aumentar la velocidad dentro de la zona en un 10-15%, mejorar las condiciones de movilidad fuera de la zona de congestión, mejorar las operaciones de buses y lograr una mayor participación de medios de transporte sostenible en la distribución modal. En abril de 2019 esta zona fue reforzada con una “zona de ultra bajas emisiones” en su interior, en la que se restringe el acceso de los vehículos más contaminantes.

En Bogotá el uso de este tipo de instrumentos es todavía incipiente. El propietario de un vehículo particular realiza pagos por la propiedad (impuesto de vehículos) y por el uso, como el SOAT, pero en ningún caso paga por las externalidades negativas generadas. Como se verá más adelante, Bogotá necesita implementar instrumentos de gestión de la demanda de transporte que permitan por un lado internalizar estos costos sociales dentro de la función de costos de aquellos que deciden hacer uso del vehículo particular, y por otro, dirigir estos recursos a la mejora del transporte público de la ciudad. La recolección de estos recursos y su transferencia como fuente de ingresos para el transporte público son el primer paso para crear un círculo virtuoso de la movilidad, donde el transporte público de calidad se convierte una alternativa viable y atractiva para los usuarios del vehículo privado, al tiempo que se reducen los efectos negativos asociados a congestión y contaminación.

2.1 Incrementar las opciones de movilidad eléctrica en Bogotá

Conforme a los argumentos aquí expuestos, el presente proyecto de acuerdo, adicional a lo inicialmente expuesto en relación con los incentivos económicos para atender la emergencia sanitaria, pretende modificar la fecha dispuesta en el numeral 4.1.3 del artículo 5 del Acuerdo 790 de 2020, a partir de la cual la Administración Distrital no podrá adelantar procesos de licitación y compra de vehículos cuya base sean los combustibles fósiles, extendiendo el plazo inicialmente otorgado al 1 de junio de 2023, teniendo en cuenta que es necesario establecer fuentes de financiamiento para cumplir estas metas, además de generar estrategias para fortalecer la movilidad sostenible en la ciudad como mecanismo complementario para reducir los gases con efecto invernadero.

Asimismo, el presente proyecto de acuerdo busca impartir lineamientos para el “Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido” con el fin de mejorar la movilidad del Distrito Capital, impulsando el derecho a un medio ambiente sano y con equidad de género, inspirándose en una legítima política ambiental, promoviendo la oferta de opciones de movilidad sostenible en la ciudad.

La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con la Secretaría Distrital de Ambiente, adelantan la construcción de la Política Pública Distrital de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, que tiene como objetivo plantear la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover el uso de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los modos motorizados de la ciudad. Parte de la apuesta ha sido incluir en el Plan Distrital de Desarrollo la meta de generar las condiciones para incrementar la flota de vehículos de cero y bajas emisiones a 6.500 y disponer de 20 estaciones nuevas de recarga rápida de acceso público.

Actualmente la política está finalizando la fase de Agenda Pública y se proyecta que esté formulada y comience implementación a diciembre de 2021 de acuerdo con lo estipulado en la declaratoria de emergencia climática. En el marco de esta política se han identificado diferentes barreras para la masificación entre las que se destacan los altos costos de los vehículos eléctricos y sus repuestos, y la limitada infraestructura de recarga de acceso público para vehículos eléctricos.

2.1.1 Sistema de Micromovilidad

La movilidad urbana está entrando en un periodo de cambios a medida que la tecnología brinda nuevas opciones de movilidad. Esto está dado por los desarrollos de electrificación, automatización, tecnologías web, aplicaciones y accesibilidad a teléfonos inteligentes¹.

En este sentido, un pilar primordial para la movilidad sostenible y equitativa son los servicios de micromovilidad compartida, que constituyen una forma independiente y ambientalmente amigable de realizar viajes cortos por la ciudad. El Decreto 121 de 2020 en su parte considerativa definió la micromovilidad como la “*movilización personal en vehículos de baja velocidad, pequeños y ligeros que funcionan con autopropulsión o energía eléctrica y que son usualmente utilizados en viajes de corta distancia*”; esto incluye pero no se limita a bicicletas y patinetas.

En la última década, la micromovilidad ha experimentado el crecimiento más rápido de cualquier modo de transporte, debido a que numerosas ciudades han implementado sistemas de bicicletas y patinetas compartidas. Además, el uso compartido de estos medios se ha vinculado en varias ciudades al transporte público como una solución de 'última milla' que conecta a los viajeros y viajeras a los paraderos o estaciones del transporte público.

La micromovilidad es ampliamente considerada como una opción alternativa al uso del automóvil privado, además aporta varios beneficios para el medio ambiente como: ahorros de tiempo, comodidad para los viajeros, mitigación de la congestión del tráfico, promoción de estilos de vida más saludables, reducción de contaminación del aire y del ruido, y mejor seguridad en el tráfico.² De hecho, de acuerdo con ONU Medio ambiente (2019) la transición hacia la movilidad eléctrica surge como una alternativa no sólo para enfrentar la crisis climática sino también liderar la recuperación económica.

Como ya se ha expuesto, el sector transporte es una de las actividades económicas con mayor impacto negativo sobre la calidad del aire y el cambio climático, problemáticas generadas principalmente por el uso de energéticos fósiles como la gasolina y el ACPM (Diésel). Además, la contaminación del aire, afecta mayoritariamente a las mujeres, por ser quienes más caminan y usan el transporte público.

¹ Fitt, H., & Curl, A. (2020). The early days of shared micromobility: A social practices approach. *Journal of Transport Geography*, 86, 102779.

² Bakogiannis, E., Siti, M., Tsigdinos, S., Vassi, A., & Nikitas, A. (2020). Monitoring the first dockless bike sharing system in Greece: Understanding user perceptions, usage patterns and adoption barriers. *Research in Transportation Business & Management*, 100432.

Una estrategia para minimizar las problemáticas señaladas es la movilidad sostenible, por medio de la cual se busca fomentar el empleo de modos de transporte más amigables con el medio ambiente, como es el caso de la micromovilidad, aprovechando todas sus bondades, tales como ahorros en tiempos de desplazamiento, costo de adquisición, bienestar personal (felicidad y salud), y por supuesto ambientales: cada viaje que se realice en bicicleta o en otros vehículos de micromovilidad (que no generen emisiones) y que reemplace viajes realizados en vehículos con motor de combustión, representa reducción de emisiones directas de contaminantes (y una mejora en eficiencia energética), ya que ese desplazamiento se realiza sin la necesidad de quema de combustible, además de reducir las tasas de ruido en la ciudad, (Alcaldía Mayor de Bogotá y Secretaría Distrital de Movilidad, 2019) y que se suma al propósito de mitigar la brecha de uso de la bicicleta y subir más mujeres a la bicicleta.

Asimismo, aunque no se cuentan con datos sobre micromovilidad, es fácil asumir que la mayoría de los usuarios son hombres, debido a las brechas que existen en relación al uso de la bicicleta (24.2% mujeres vs. 75.8% hombres³), a la poca tenencia que tienen las mujeres de vehículos privados de transporte y a factores de seguridad personal. Esto, sin duda alguna, se suma como otro desafío para mejorar las condiciones para las mujeres en la movilidad urbana.

Aunado a lo anterior, no podemos dejar de lado que la pandemia por Coronavirus COVID-19, ha generado una necesidad adicional de mantener el distanciamiento social, razón por la cual, la micromovilidad se presenta como una opción destacada no contaminante para el propósito de descongestionar el transporte público, facilitando la movilidad de la ciudadanía.

En este contexto, se hace necesario ampliar la oferta de servicios de movilidad priorizando la utilización de bicicletas, patinetas y otros vehículos pequeños, estableciendo una organización a la normatividad existente, y poder enmarcarla en una “sombrija” que para el presente acuerdo se ha definido como el “Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido”, que abarca tanto el mobiliario, como los vehículos (bicicletas, patinetas y similares), para generar las condiciones necesarias para la implementación y operación de un sistema de uso compartido que cumpla con las expectativas de la ciudadanía, aporte a la lucha contra el cambio climático, genere opciones de movilidad sostenible, priorice la seguridad vial y el buen uso del espacio público en la ciudad.

³ Encuesta de Movilidad (2019). Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

No menos importante es dejar claro en esta exposición de motivos, que este “Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido” se encuentra enmarcado dentro de la definición de “Tránsito”, que se encuentra contemplada en el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002.

Por último, debemos dejar claro que, el “Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido” debe tener como objetivo la provisión de un servicio, y el mismo debe ser la base para una eventual remuneración del implementador/operador/ aprovechador, cuando aplique

Así las cosas, por medio del presente proyecto de acuerdo, se propone crear un **Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido** que se entiende como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los usuarios de vehículos de micromovilidad su movilización o desplazamiento por la ciudad. Este sistema podrá ser implementado con diferentes especificaciones técnicas y múltiples operadores, quienes ponen a disposición de sus usuarios registrados los vehículos de micromovilidad para que sean utilizados temporalmente como medio de transporte.

El Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido está compuesto por **Elementos**, que corresponden a los vehículos de micromovilidad, estaciones, la infraestructura de soporte y el mobiliario urbano destinado al Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido.

La infraestructura de soporte es aquella que permite el funcionamiento básico del sistema, así como su control, regulación y toma de acciones correctivas para garantizar la adecuada provisión del servicio. Por su parte, el mobiliario urbano es un elemento complementario del espacio público, el cual debe estar incluido en la “Cartilla de Mobiliario Público de Bogotá”.

Para Bogotá se plantea la opción de poder contar con múltiples operadores de servicios de alquiler de vehículos de micromovilidad de uso compartido, entre los cuales se incluyen, sin limitarse a, bicicletas mecánicas o asistidas y patinetas eléctricas. Con esto se busca dar alternativas de movilidad individual para los ciudadanos, fomentando el distanciamiento social y reduciendo la ocupación en el sistema de transporte público para evitar el contagio del COVID-19, y desincentivando el uso ineficiente de los modos motorizados privados como el automóvil y la motocicleta, lo que se traduce en el mejoramiento de la movilidad de la ciudad y la consecuente reducción del impacto climático del sector transporte.

Igualmente, corresponde señalar que se propone que el “**Sistema de Bicicletas Públicas**” mencionado en el Acuerdo 346 de 2008, en el Decreto 596 de 2014 y en Acuerdo 761 de 2020, se considere como un Sistema de Micromovilidad de uso compartido y le sea aplicable lo que se regule en el Acuerdo.

En este orden de ideas, a continuación se expone el impacto de la micromovilidad en la ciudad, la cual correlativamente, representa un alto beneficio ambiental en términos de reducción de las emisiones que afectan la calidad del aire y de las que promueven el calentamiento global y el consiguiente cambio climático.

Desde finales de 2018 y siguiendo la tendencia mundial, llegaron a Bogotá los servicios de alquiler de patinetas a través de aplicaciones móviles⁴. Este tipo de servicios, catalogados como servicios de micromovilidad, plantearon desafíos para la ciudad dentro los que se destacan: la seguridad vial y el uso adecuado del espacio público.

Ante esta situación, la Administración Distrital mediante la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, en su calidad de autoridad de tránsito y transporte, inició la ejecución de diferentes acciones y expidió regulaciones para mitigar las externalidades negativas asociadas al uso inapropiado de estos vehículos en la ciudad en un trabajo conjunto con usuarios, residentes, entidades administrativas y empresas prestadoras de estos servicios.

Como resultado, dentro del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018, se establecieron las condiciones bajo las cuales se pueden solicitar permisos para alquilar patinetas en el espacio público en una zona habilitada para esta actividad, incluyendo requisitos de pólizas de seguro, pago de retribución a la ciudad por el uso del espacio público, información a compartir con la SDM, Plan Estratégico de Seguridad Vial, Plan de Gestión y Distribución de la Flota, y Reglamento de Uso del Espacio Público, para garantizar una operación segura y ordenada en el espacio público.

La primera zona autorizada para la actividad de alquiler de patinetas en el espacio público en la ciudad, ubicada en parte de las localidades de Chapinero y Usaquén, fue establecida mediante la Circular 011 de 2019 expedida por la SDM. En el proceso de autorización, las empresas MOVO MOBILITAS COLOMBIA SAS, OTESTRA SAS y GRIN COLOMBIA SAS recibieron autorización para iniciar su actividad en el espacio público al cumplir con los requisitos definidos.

Posteriormente, frente a la necesidad de ampliar la oferta de servicios de movilidad durante el estado de calamidad pública con ocasión de la pandemia del COVID-19 en la ciudad, el

⁴ <https://www.eltiempo.com/bogota/patinetas-electricas-publicas-en-bogota-289220>
<https://www.dinero.com/emprendimiento/articulo/los-negocios-de-patinetas-electricas-en-colombia/263113>
<https://www.pulzo.com/nacion/decomisan-scooters-grin-bogota-PP604152>
<https://www.eltiempo.com/bogota/control-a-uso-de-patinetas-electricas-306384>

artículo 11 del Decreto 121 de 2020 autorizó a la SDM para expedir permisos temporales de micromovilidad, y/o suspender y/o modificar los permisos vigentes de aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler de patinetas.

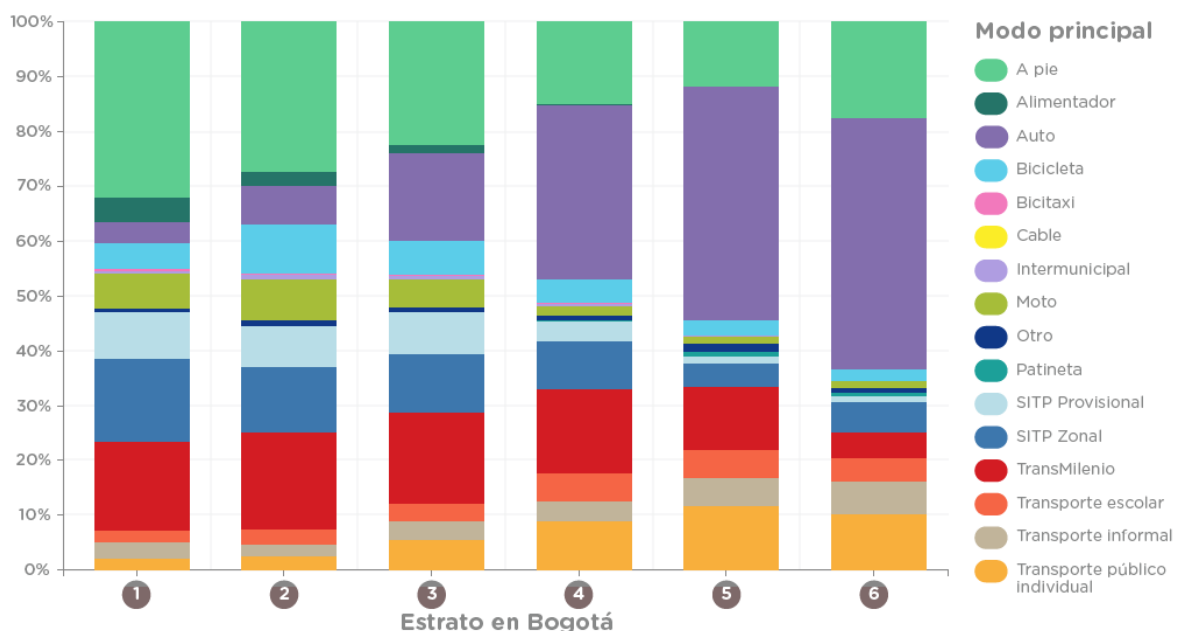
En este sentido y en atención a la solicitud de suspensión de los permisos para el alquiler de patinetas por parte de las empresas autorizadas, la SDM suspendió temporalmente los permisos de aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler de patinetas.

Por otra parte, se emitió la Circular 013 de 2020 en donde se definieron los lineamientos para la expedición de permisos temporales de alquiler de vehículos de micromovilidad, dando la posibilidad a las empresas interesadas en recibir permisos para alquilar sus vehículos en el espacio público durante la calamidad pública. Como resultado de este proceso, las empresas OTESTRA SAS y GRIN COLOMBIA SAS recibieron autorización para iniciar su operación

En un día típico se realizan en Bogotá 13.359.728 de viajes, los cuales muestran una tendencia al uso del automóvil en los hogares de estratos altos y del transporte público en los estratos bajos, como se puede observar en la Figura 13.

Un viaje en transporte público es entendido como uno realizado en TransMilenio, SITP Zonal, SITP provisional, TransMiCable, alimentador o intermunicipal.

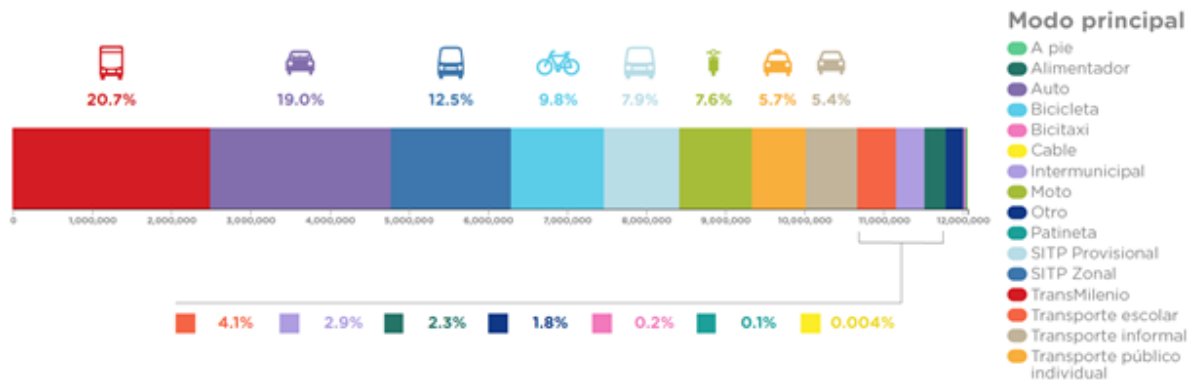
Figura 13. Distribución porcentual de los viajes (peatonales mayores a o igual a 15 minutos) por estrato en Bogotá



Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019.

El uso de vehículos de micromovilidad estimado en la Encuesta de Movilidad 2019⁵ fue de 893.343 viajes en Bogotá; en esta categoría se incluyen los viajes en: bicicleta sin motor, bicicleta como pasajero, bicicleta con motor, bicicleta pública y patineta.

Figura 14. Distribución porcentual de todos los viajes en vehículo



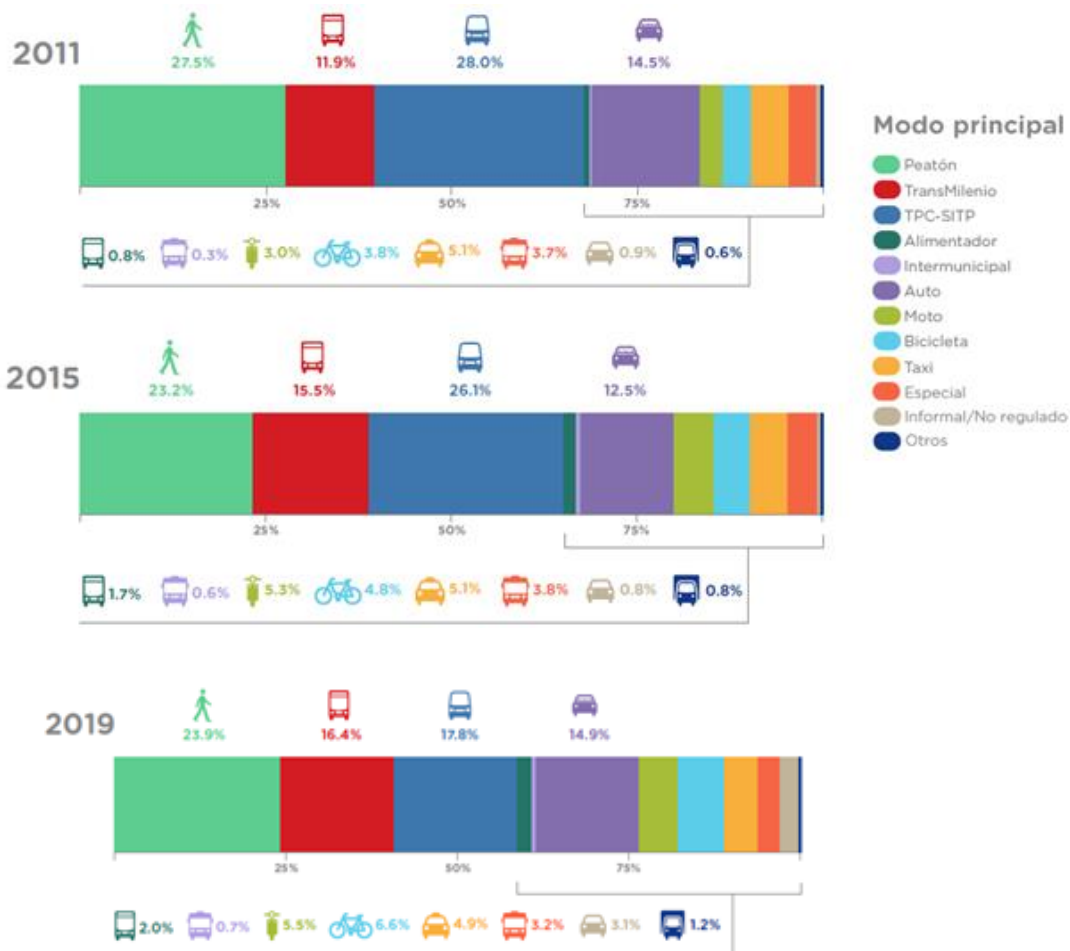
Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

A continuación, se presenta la partición modal de los viajes según las Encuestas de Movilidad de 2011, 2015 y 2019 (ver Figura 15). En 2019 se realizaron 880,367 viajes en bicicleta sin motor, mostrando un crecimiento importante con respecto al 2015 (575 mil viajes) y al 2011 (441 mil viajes)⁶.

Figura 15. Comparación de partición modal en las Encuestas de Movilidad de 2011, 2015 y 2019 en Bogotá

⁵ Contrato SDM-20181835 de la Encuesta Origen – Destino Hogar (EODH) y la encuesta Origen – Destino de Interceptación (EDO) para Bogotá

⁶ Tomado de Encuesta Origen – Destino Hogar (EODH) 2015, Tomo VI Modelo de Bicicletas V3, pág. 8.

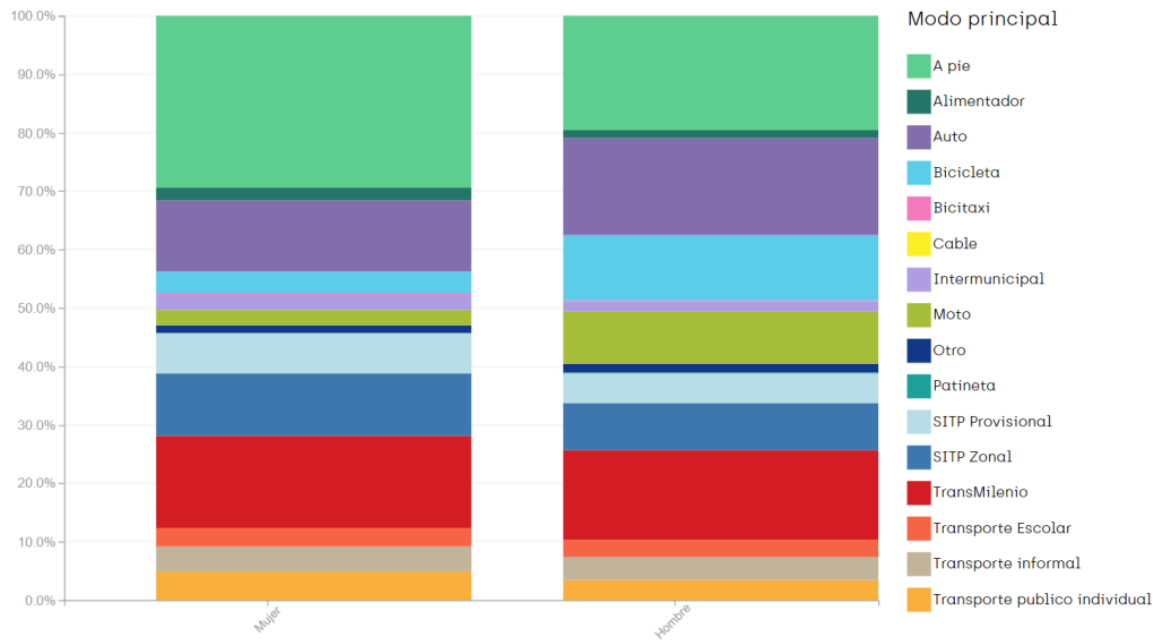


Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

Sobre la partición modal de los viajes por sexo de la población, según la Encuesta de Movilidad 2019, de los 16,007,299 viajes que se realizan a diario en el área de estudio, el 51.4 % lo realizan las mujeres y el 48.6 % restante los hombres. Las mujeres caminan más, pues el modo peatonal representa el 29.5 % de los viajes que realizan las mujeres, mientras que este representan el 19.6 % para los hombres.

El uso de automóvil es predominante en los hombres pues representa el 16.5 % en su partición modal, mientras que en el de las mujeres representa el 12.3 %. Las mujeres usan más el transporte público (TransMilenio, Cable, bus alimentador, intermunicipal, SITP provisional y zonal) con un 37.9 % de los viajes en estos modos. Los hombres usan más bicicleta 11.2 % comparado con el 3.7 % de las mujeres.

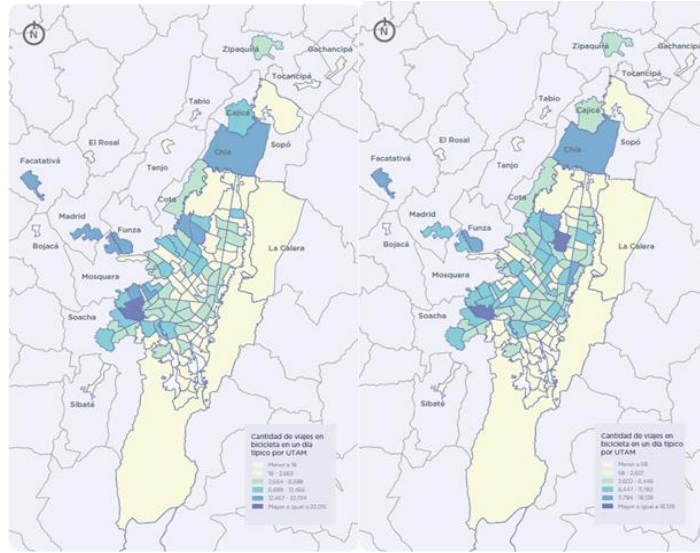
Figura 16. Partición modal de los viajes por sexo de la población en el área de estudio



Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

Según la Encuesta de Movilidad 2019, de los 880,000 viajes en bicicleta que se originan en la ciudad de Bogotá, un alto número de viajes se genera en el borde occidental de la ciudad. Por otro lado, los destinos de los viajes se encuentran dispersos en Bogotá y en los municipios cercanos. En la Figura 17 se observa el número de viajes en bicicleta de origen y destino en un día típico.

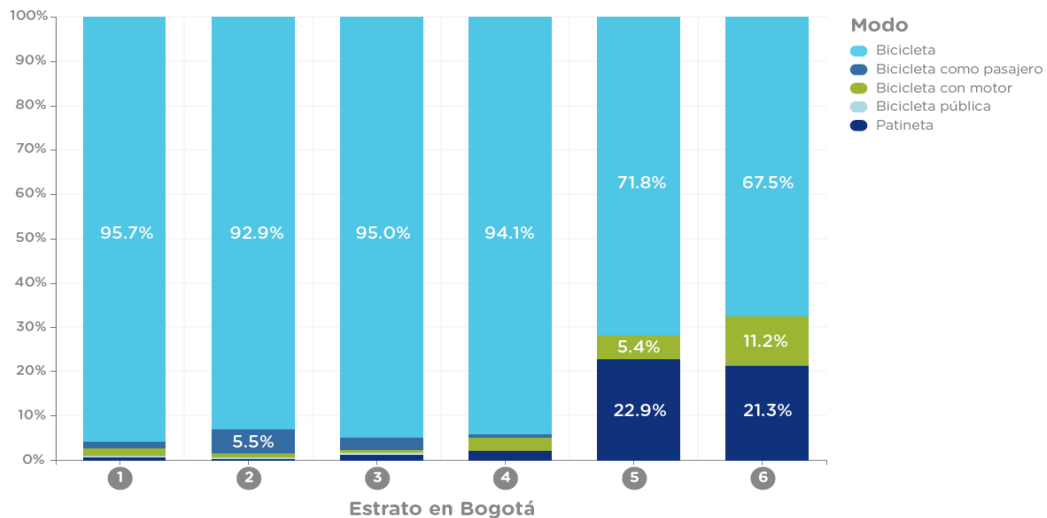
Figura 17. Número de viajes en bicicleta en un día típico. Izquierda: origen de los viajes. Derecha: destino de los viajes



Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

Por otro lado, como se muestra en la Figura 18, al revisar únicamente la distribución de los viajes en vehículos de micromovilidad, por estrato, se encuentra que los viajes en bicicleta son mayoritarios en todos los estratos, destacando que en los hogares de estrato 1 al 4 presentan valores superiores al 90%. Igualmente, vale la pena destacar que en los estratos 5 y 6, aunque la bicicleta es el vehículo que más se utiliza, se presenta una concentración importante de viajes en patineta.

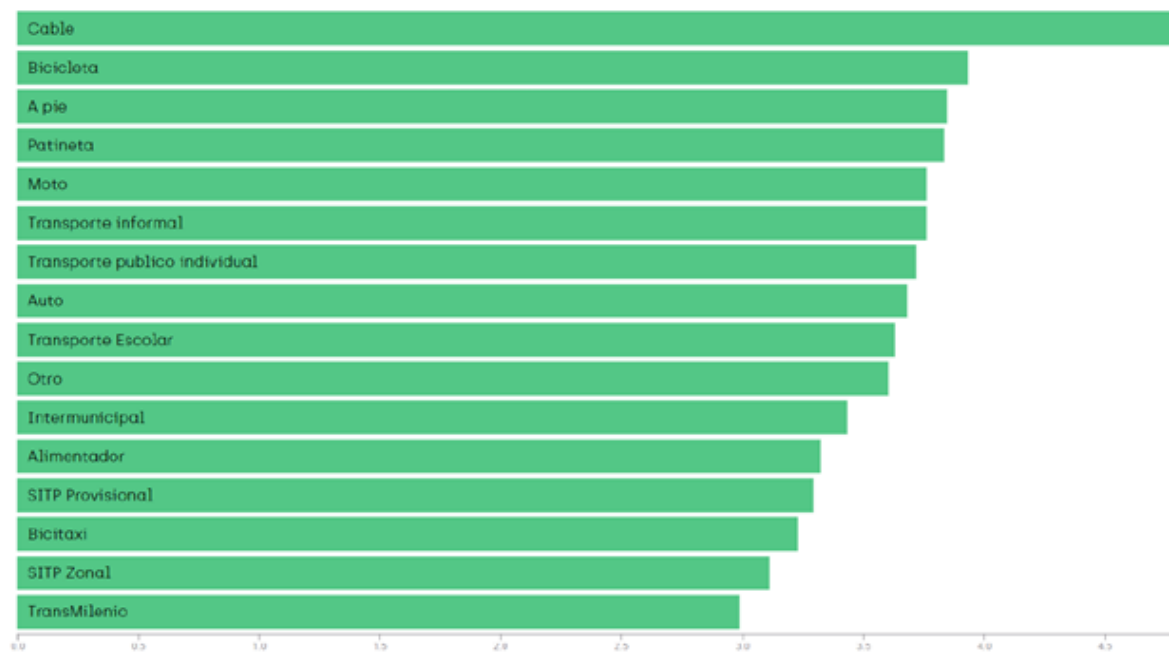
Figura 18. Distribución porcentual de los viajes en vehículos de micromovilidad, por estrato, en Bogotá



Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

Por último, al revisar la calificación sobre la experiencia del viaje en los diferentes modos, la bicicleta y la patineta se destacan en el segundo y cuarto lugar respectivamente, lo que demuestra una preferencia de estos modos de transporte con respecto a muchos de los demás.

Figura 19. Calificación de la experiencia del viaje



Fuente: Tomado de la Encuesta de Movilidad 2019

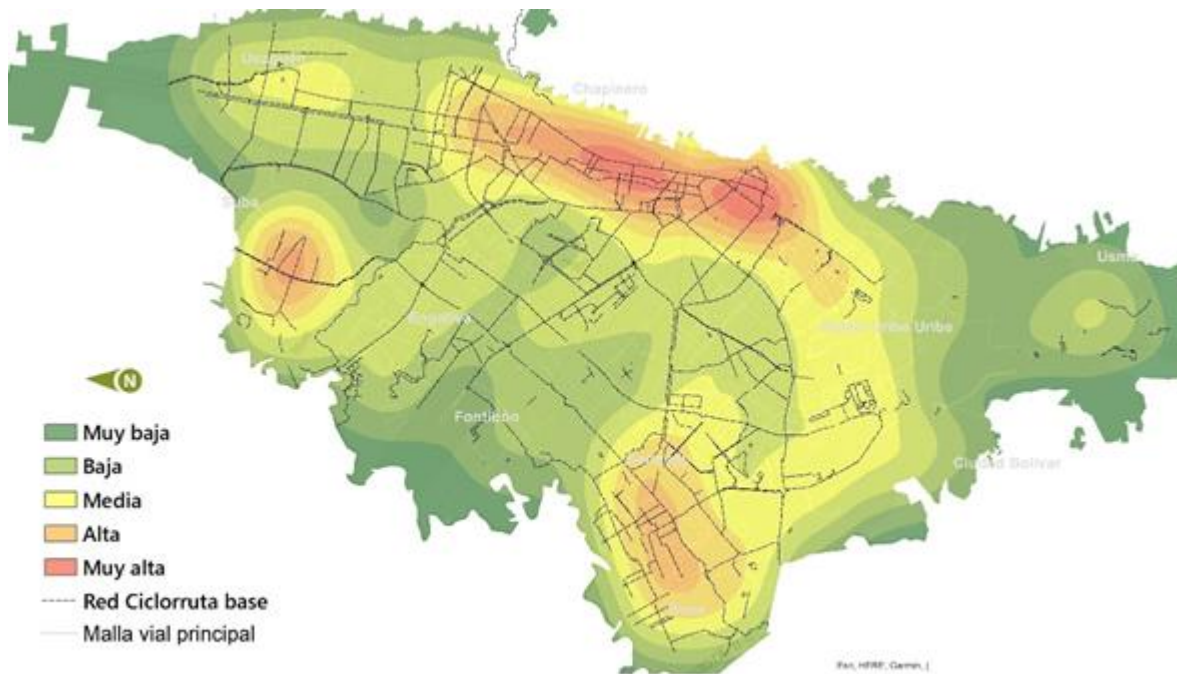
Con el objetivo de identificar el potencial de uso de vehículos de micromovilidad en la ciudad, la SDM desarrolló una metodología para realizar una estimación de los viajes potenciales en vehículos de micromovilidad.

De manera general, se identificó la totalidad de viajes realizados en la ciudad para luego excluir viajes según unos criterios como: modo, duración máxima, motivo del viaje, edad, horario, limitaciones físicas y duración mínima; posteriormente se incluyeron algunos viajes teniendo en cuenta filtros específicos para llegar al universo de usuarios potenciales.

Según la metodología aplicada alrededor de 2.500.000 de viajes diarios podrían ser realizados potencialmente en vehículos de micromovilidad. A partir del ejercicio de cálculo se revisó la distribución espacial de dichos viajes por origen (Figura 20), para identificar

zonas potenciales en donde la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad podría captar más viajes.

Figura 20. Densidad de orígenes de viajes potenciales de micromovilidad en Bogotá



Fuente: Elaboración propia - SDM

Es importante aclarar que, sobre el universo de viajes potenciales, es necesario aplicar modelos de elección modal para estimar la demanda captada por la introducción de un nuevo modo de transporte en la ciudad, como pueden ser los sistemas de bicicletas o de patinetas compartidas.

a) Provisión del servicio de Micromovilidad

Uno de los principales objetivos de un Sistema como el aquí mencionado es la provisión del servicio. Esto permite que el sector público enfoque sus esfuerzos en aquellas áreas donde es esencial establecer la responsabilidad del aprovechador/operador/implementador y se optimice el beneficio del sistema para los usuarios.

De esta definición nace el concepto “Nivel de Servicio” y es acá donde la entidad pública definirá cuales son los indicadores que permitan medir la satisfacción de las necesidades del usuario.

Así las cosas, el objetivo de este Sistema está enfocado en la provisión de un servicio y no en un activo físico y se debe establecer una correlación entre este con los resultados esperables de dicha provisión.

Al definir los estándares de la calidad sobre la provisión del servicio, sin importar el mecanismo o esquema legal mediante el cual se implemente el sistema, la administración puede promover un alto nivel de servicio para los usuarios, estableciendo condiciones para el desempeño de la actividad, protegiendo los derechos de la ciudadanía como consumidores y garantizando el uso en condiciones de eficiencia, igualdad y sostenibilidad del espacio público.

No menos importante es indicar que estos objetivos deben ser realistas y focalizados en resultados, además de estar en línea con las necesidades específicas que busca solucionar la entidad pública.

b) Autorización de Publicidad Exterior Visual en el Sistema de Micromovilidad

Frente a los diferentes sistemas de micromovilidad en el mundo, las principales fuentes de ingreso de este tipo de sistemas son: 1. Tarifarios, 2. Publicidad en los vehículos y en las estaciones, 3. Patrocinio, 4. Subsidios Gubernamentales. De estos, generalmente los ingresos tarifarios son insuficientes para una estabilidad financiera, por lo cual estos sistemas dependen de patrocinios, publicidad, o subsidios gubernamentales⁷.

Algunos ejemplos de ciudades en las que los ingresos tarifarios no superan el 35% del total de ingresos son Boulder, Colorado, y San Antonio, Texas. En algunas otras, como en Chicago, dicho porcentaje aumenta, pero no supera el 80% por tal motivo, para cubrir la diferencia entre los ingresos y los costos de los sistemas, estos normalmente reciben ingresos de un patrocinador, por publicidad en el sistema, o del gobierno. Múltiples sistemas como el de Nueva York, Phoenix, o Tampa, han logrado operar sin subsidios gubernamentales, tal y cómo se busca en la ciudad de Bogotá⁸.

Dado que la experiencia internacional nos ha mostrado que dichos sistemas pueden ser sostenibles financieramente sin la necesidad de subsidios gubernamentales, es imperativo autorizar la Publicidad Exterior Visual en el Sistema de Micromovilidad, con el fin de permitir

⁷ The Bikeshare Planning Guide, Institute for Transportation & Development Policy, 2018

⁸ The Bikeshare Planning Guide, Institute for Transportation & Development Policy, 2018

la sostenibilidad financiera del mismo, independientemente de la existencia o no de subsidios gubernamentales.

Teniendo en cuenta que el Plan de Desarrollo 2020-2024 estableció en su artículo 107 y en su meta 91, *"Gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas"* y, en su meta 267, *"Impulsar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad a través del uso de patinetas y bicicletas eléctricas como un medio de transporte que usa adecuadamente el espacio público y facilita la interconexión con el sistema masivo de servicio público"*, es de gran importancia propender porque los potenciales operadores del Sistema de Vehículos de Micromovilidad de Uso Compartido puedan recibir ingresos por publicidad en los elementos del sistema, incluyendo sus vehículos y estaciones (para aquellos con estaciones), y así facilitar la sostenibilidad financiera del mismo, ofrecer niveles de servicios adecuados para la ciudadanía y cumplir con las metas del PDD antes mencionadas.

Además, porque se encuentra una fuerte correlación entre los sistemas de bicicletas exitosos que han logrado mantenerse en el tiempo y la publicidad exterior visual, toda vez que la generación de ingresos por este componente facilita la existencia y sostenibilidad del sistema. Por tal motivo, la administración distrital deberá autorizar que los operadores de Sistemas de Vehículos de Micromovilidad de Uso Compartido puedan explotar publicitariamente los elementos del sistema.

Por tal motivo, en el presente Proyecto de Acuerdo se busca **autorizar el uso de Publicidad Exterior Visual (PEV) en los elementos del Sistema de Vehículos de Micromovilidad de Uso Compartido y en el mobiliario urbano autorizado para la implementación del mismo**, teniendo en cuenta que actualmente el artículo 2º del Decreto 959 de 2000, *"Por el cual se compilan los textos del Acuerdo 01 de 1998 y del Acuerdo 12 de 2000, los cuales reglamentan la publicidad Exterior Visual en el Distrito Capital de Bogotá"*, no contempla expresamente el permiso del uso de PEV en vehículos de micromovilidad, toda vez que define la publicidad exterior visual de la siguiente manera:

"Se entiende por publicidad exterior visual el medio masivo de comunicación, permanente o temporal, fijo o móvil, que se destine a llamar la atención del público a través de leyendas o elementos visuales en general, tales como dibujos, fotografías, letreros o cualquier otra forma de imagen que se haga visible desde las vías de uso público, bien sean peatonales, vehiculares, aéreas, terrestres o acuáticas, y cuyo fin sea comercial, cívico, cultural, político, institucional o informativo. Tales medios

pueden ser vallas, avisos, tableros electrónicos, pasacalles, pendones, colombinas, carteleras, mogadores, globos, y otros similares.

Aun conservando las características atrás anotadas, no se entenderá como publicidad exterior visual las señales viales, la nomenclatura y la información sobre sitios de interés histórico, turístico, cultural o institucional de la ciudad, siempre que tales señales sean puestas con la autorización de la Administración Distrital.”

2.2 Renovación de flota

2.2.1 Ascenso tecnológico en el SITP – Incorporación de vehículos de cero emisiones

Teniendo en cuenta el impacto negativo de la emisión de GEI, en el marco de los procesos de ascenso tecnológico en el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, en los últimos años TRANSMILENIO S.A. ha adelantado de forma progresiva diferentes gestiones y acciones para evaluar tecnologías de flota de cero emisiones. El proceso inició con las pruebas de corta duración a un vehículo 100% eléctrico de baterías en el marco del Programa Latinoamericano de Pruebas a buses Híbridos y Eléctricos que se realizó con por el Centro Internacional de Estudios en Sistemas Sustentables.

Posteriormente, un nuevo bus padrón eléctrico de baterías fue objeto de pruebas de corta duración en el marco del Plan de Ascenso Tecnológico para Bogotá, evaluado por la Universidad Nacional de Colombia. Como resultado de esos procesos de evaluación inicial y en busca de generar información para fortalecer el conocimiento de tecnologías eléctricas en buses, en 2016 se vinculó a la operación regular del SITP un bus padrón 100% eléctrico de batería. Adicionalmente, se han surtido pruebas de corta y larga duración a un bus articulado eléctrico de baterías y está en proceso de iniciar un ciclo de pruebas a un bus biarticulado eléctrico de baterías.

Dentro del compromiso del Sistema para vincular a la operación vehículos con los mejores estándares de desempeño ambiental, en atención a las políticas nacionales y distritales en la materia y dadas las condiciones de madurez y oferta de mercado para buses eléctricos de tipologías requeridas para la operación zonal, TRANSMILENIO S.A. adelantó los procesos de selección y modificaciones contractuales para la vinculación de flota eléctrica a la operación del componente zonal del SITP y como resultado de ello el Sistema contará con 1485 buses eléctricos de batería, de los cuales 259 ya se encuentran en operación.

3. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta que la Ley 819 de 2003, en su artículo 7, señala que, en todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo; y debido a que el presente proyecto de Acuerdo en estudio no tiene impacto fiscal, no es necesaria la exposición de los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

Tal y como se mencionó previamente, la administración distrital autorizará a los aprovechadores/operadores/implementadores para explotar publicidad en el sistema y propender así porque sea sostenible financieramente sin requerir inversión pública, garantizando que los ciudadanos cuenten con acceso al servicio de vehículos de micromovilidad de uso compartido.

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS ESTUPIÑAN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

CAROLINA URRUTIA VÁSQUEZ
Secretaría Distrital de Ambiente

Aprobó: Jenny Abril Forero- Asesora de Despacho - SDM (VoBo en Drive 11/03/2021)
Ingrid Carolina Silva - Subsecretaría de Gestión Jurídica - SDM (VoBo en Drive 11/03/2021)
Juan Esteban Martínez Ruiz - Subsecretario de Política de Movilidad – SDM (VoBo en Drive 11/03/2021)
Hugo Enrique Sáenz Pulido - Subdirector Calidad del Aire, Auditiva y Visual - SDA (VoBo en Drive 11/03/2021)
Cristian Alonso Carabaly Cerra - Director Legal Ambiental - SDA (VoBo en Drive 11/03/20)

PROYECTO DE ACUERDO No. 127 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPULSA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA ENFRENTAR LA EMERGENCIA CLIMÁTICA EN BOGOTÁ D.C.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por los numerales 1, 3 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Objeto. Impulsar la movilidad sostenible en Bogotá D.C. y electrificar la flota de transporte público, y así enfrentar la emergencia climática permanente adoptada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 790 del 2020.

CAPÍTULO I.

GENERALIDADES

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para la aplicación del presente Acuerdo se deben tener en cuenta las siguientes definiciones:

- **Descarbonización:** proceso por el cual las entidades o individuos apuntan a lograr una existencia libre de carbono fósil, al eliminar el consumo de combustibles fósiles.
- **Elementos del Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido:** Corresponde a los vehículos de micromovilidad, estaciones, la infraestructura de soporte y el mobiliario urbano destinado al Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido.
- **Micromovilidad:** Movilización individual en vehículos pequeños, ligeros, que funcionan por autopropulsión, energía eléctrica, o con una combinación de los dos, que incluye, pero no se limita, a las bicicletas y patinetas.
- **Sistema de Micromovilidad de uso Compartido:** Conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los usuarios y usuarias de vehículos de micromovilidad su desplazamiento por la ciudad.

CAPÍTULO II. ESTRATEGIA PARA LA PROMOCIÓN DE LA MICROMOVILIDAD COMO MEDIO DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

ARTÍCULO 3. Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido. Con el fin de aumentar la oferta de opciones de movilidad sostenible en Bogotá, créese el “*Sistema de Micromovilidad de uso Compartido*”, del cual hará parte el “*Sistema de Bicicletas Públicas*” mencionado en los Acuerdos Distritales 346 de 2008 y 761 de 2020, y en el Decreto Distrital 596 de 2014.

El Gobierno Distrital, en concordancia con las políticas de movilidad establecidas tanto en el Plan de Ordenamiento Territorial como en el Plan Maestro de Movilidad, deberá reglamentar el Sistema de Micromovilidad de uso compartido en un período no mayor a seis (6) meses.

ARTÍCULO 4. Reglamentación e implementación. La Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará todo lo relacionado con la provisión del servicio del “*Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido*”, especialmente lo concerniente a los estándares de calidad de este, en armonía con la protección del consumidor como uno de los estandartes de este Sistema.

Este sistema podrá ser implementado con diferentes especificaciones técnicas y múltiples operadores, quienes ponen a disposición de sus usuarios y usuarias registradas, los vehículos de micromovilidad para que sean utilizados temporalmente como medio de transporte.

ARTÍCULO 5. Integración del sistema de micromovilidad. Cuando la Administración Distrital lo disponga, el Distrito Capital podrá integrar el Sistema de Micromovilidad de uso Compartido con los sistemas de transporte público y/o particular de la ciudad.

ARTÍCULO 6. Publicidad Exterior Visual. Con el fin de propender por la sostenibilidad financiera del sistema de Micromovilidad, modifíquense el artículo 29 del Acuerdo Distrital 01 de 1998 y los artículos 11 y 29 del Decreto 959 de 2000, en el sentido de autorizar el uso de publicidad exterior visual en los elementos del Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido.

PARÁGRAFO. La Secretaría Distrital de Ambiente, o quien haga sus veces, con apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad, deberá definir las características, condiciones y el procedimiento aplicable a la publicidad exterior visual que se instale en los vehículos, mobiliario y en general, en todos los elementos del Sistema de Micromovilidad de Uso Compartido.

CAPÍTULO III. ASCENSO TECNOLÓGICO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ

ARTÍCULO 7. Ascenso tecnológico de la flota de transporte público. Modifíquense los numerales 4.1.3. y 4.1.4 del artículo 5 del Acuerdo Distrital 790 de 2020, los cuales quedarán así:

4.1.3. A partir del 1 de enero de 2025, el Distrito Capital no podrá dar apertura a procesos de contratación de transporte público cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles. Lo anterior aplica para todos los componentes de la flota zonal o troncal de transporte público.

La exigibilidad de este numeral estará sujeta a la aprobación e implementación de las fuentes de financiamiento para garantizar la continuidad en la prestación del servicio del SITP y la provisión y operación de flota con cero emisiones, así como su infraestructura asociada. Adicionalmente, la exigibilidad de este numeral dependerá también de la disponibilidad de oferta de vehículos cero emisiones en el mercado bajo las especificaciones técnicas requeridas por el distrito.

4.1.4. De acuerdo con lo establecido mediante el Acuerdo Distrital 732 de 2018, el Distrito Capital adoptará las medidas que permitan que el transporte público de Bogotá, en cada una de las tipologías de movilidad, sea de cero emisiones. Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el numeral 4.1.3. del artículo 5 del Acuerdo 790 de 2020 y de las flotas ya contratadas con anterioridad a la exigibilidad de dicha disposición.

ARTÍCULO 8. Vigencia y Derogatoria. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 128 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO CUENTA PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR, LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA ATENEA”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de acuerdo crea un fondo cuenta acumulativo para ser administrado por la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”, creada mediante el Decreto 273 de 2020 que permita el desarrollo del objeto y funciones esenciales de la Agencia, según lo dispuesto en el artículo 132 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2020-2024 ‘Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI’.

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la Constitución Política Nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos y decretos del Distrito Capital.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL

*“**Artículo 67.** La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.*

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.”

“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 313. *Corresponde a los concejos: (...)*

5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos.”

Tenemos entonces que, la facultad constitucional para crear fondos territoriales reside exclusiva y autónomamente en las asambleas para el caso de los departamentos (art. 300.5) y en los concejos en el caso de los municipios (art. 313.5).

DE ORDEN LEGAL

DECRETO 111 DE 1996 *“Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto”.*

“ARTÍCULO 11. *El presupuesto general de la Nación se compone de las siguientes partes:*

a) El presupuesto de rentas contendrá la estimación de los ingresos corrientes de la Nación; de las contribuciones parafiscales cuando sean administradas por un órgano que haga parte del presupuesto, de los fondos especiales, los recursos de capital y los ingresos de los establecimientos públicos del orden nacional;”

“ARTÍCULO 30. *Constituyen fondos especiales en el orden nacional, los ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador.”*

LEY 30 de 1992 *“Por la cual organiza el servicio público de la Educación Superior”*

“ARTÍCULO 111. *Modificado por el art. 1, Ley 1012 de 2005. Con el fin de facilitar el ingreso y permanencia en las instituciones de educación superior a las personas de escasos ingresos económicos, la Nación, las entidades territoriales y las propias instituciones de este nivel de*

educación, establecerán una política general de ayudas y créditos para los mencionados estudiantes. Su ejecución le corresponderá al Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, Icetex, y a los Fondos Educativos Departamentales y Municipales que para tales fines se creen. Estas entidades determinarán las modalidades o parámetros para el pago que por concepto de derechos pecuniarios hagan efectivas las instituciones de educación superior."

DECRETO LEY 1421 de 1993 *"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá"*

"ARTICULO 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. (...)

4. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos."

Así las cosas, queda claro que la facultad para crear un fondo cuenta en el Distrito Capital para la financiación de la educación superior es del Concejo de Bogotá, D.C.

NORMATIVIDAD DISTRITAL

"DECRETO 714 DE 1996 *"Por el cual se compilan el Acuerdo 24 de 1995 y Acuerdo 20 de 1996 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital"*

"ARTÍCULO 2º. De la Cobertura del Estatuto. *El presente Estatuto consta de dos (2) niveles: Un primer nivel que corresponde al Presupuesto Anual del Distrito Capital que comprende el Presupuesto del Concejo, la Contraloría, la Personería, la Administración Central Distrital y los Establecimientos Públicos Distritales que incluyen a los Entes Autónomos Universitarios.*

El Presupuesto General del Distrito incluirá el Presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local y el Presupuesto de las Empresas Industriales y Comerciales y Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, del Distrito Capital.

Un segundo nivel, que incluye la fijación de metas financieras del Sector Público Distrital y la distribución de los excedentes financieros de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito y de las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, sin perjuicio de la autonomía que la Constitución y la ley les otorga.

A los Fondos de Desarrollo Local, Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital, de las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, se les aplicarán las Normas y principios que sobre los mismos contenga el presente Estatuto.

En lo demás se regirán por las regulaciones que expida el Gobierno Distrital, sus respectivas Juntas Directivas y el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal -CONFIS- (Acuerdo 24 de 1995, art. 2º)."

Decreto Distrital 273 de 2020 *"Por medio del cual se crea la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología "Atenea" y se dictan otras disposiciones."*

"Artículo 7.- Recursos y patrimonio. *El presupuesto de la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología "Atenea", se sujetará en lo relativo a su elaboración, tramitación, aprobación y ejecución a las normas del Estatuto Orgánico de Presupuesto del Distrito Capital y, en su defecto, a las normas orgánicas del presupuesto distrital y aquellas que regulan el régimen jurídico especial de sus actos y contratos.*

1. Serán ingresos de la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología "Atenea":

1.1. *Las partidas que sean asignadas por la Secretaría Distrital de Hacienda en el presupuesto anual.*

1.2. *Los recursos de los fondos especiales y demás instrumentos financieros que se creen para desarrollar el objeto de la Agencia.*

1.3. *Los recursos que reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.*

1.4. *Los recursos provenientes de convenios suscritos con entidades de los órdenes municipal, distrital, departamental, nacional e internacional, y todos aquellos que le sean transferidos.*

1.5. *Los ingresos y participaciones que reciba de otras entidades, que adquiera o se le asignen en el futuro.*

1.6. *Las donaciones de cualquier orden.*

1.7. *Las participaciones en tasas o impuestos que sean autorizadas por normas específicas a su favor.*

1.8. *Los provenientes de venta o rentas de sus bienes, de la prestación de servicios y de las actividades propias en desarrollo de su objeto.*

1.9. *Los provenientes de la gestión de recursos que integren los fondos de educación postmedia, ciencia y tecnología que se creen y así lo determinen, y de aquellos existentes, de conformidad con lo previsto en disposiciones especiales.*

1.10. *Los rendimientos financieros obtenidos de sus recursos propios e ingresos provenientes de las actividades realizadas para el cumplimiento de su objeto.*

1.11. *Las tasas y beneficios que se generen por la administración de ciencia y tecnología (seleccionador, supervisor).*

1.12. *Los recursos propios que genere en desarrollo de su objeto.*

2. El patrimonio de la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” estará constituido por:

2.1. Los bienes muebles e inmuebles tangibles e intangibles, así como acciones o títulos representativos de capital de sociedades o activos de la Nación, que reciba a cualquier título, correspondientes a todos los equipamientos públicos creados y destinados a la Agencia, necesarios para su operación.

2.2. Todos los bienes muebles e inmuebles que adquiera y/o reciba a cualquier título.”

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de Acuerdo muestra la necesidad de la creación de un fondo cuenta que será administrado por la Agencia para el cumplimiento de su misionalidad en orden a lo establecido en el Decreto Distrital 273 de 2020 y por ende debe ser creado por el Concejo de Bogotá, D.C., en cumplimiento de las funciones definidas en el Decreto Ley 1421 de 1993 y en cumplimiento de los términos definidos en el PDD, Acuerdo Distrital 761 de 2020 en su artículo 132.

Sumado a lo expuesto, no puede perderse de vista que desde la ley y la jurisprudencia también se ha reconocido uno de los elementos claves de los fondos cuenta, esto es, la excepción al principio de unidad de caja, cuya determinación y recaudo se efectuará de conformidad con lo previsto en cada caso por el legislador (Sentencia C-009 de 2002).

Teniendo claro lo anterior, es preciso señalar que, la Agencia para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” es la entidad que permitirá cumplir con las metas que el PDD ha definido en materia de educación superior, educación para el trabajo y el desarrollo humano, que conforman el sistema de educación post-media; y en el fortalecimiento de los ecosistemas de ciencia y tecnología e innovación de Bogotá; y requiere para el manejo presupuestal y financiero de los recursos de inversión de un mecanismo que permita afianzar los compromisos de la Administración Distrital con la realidad del desarrollo de los proyectos relacionados con educación superior, educación postmedia y para ciencia, tecnología e innovación.

Este fondo permitirá realizar las funciones de la Agencia en una variedad de temas y es de especial importancia para apalancar las estrategias de acceso que el Distrito va a consolidar en el sistema de educación distrital, derivado del nuevo modelo de acceso a la educación postmedia.

Se debe señalar que hasta ahora, la apuesta por financiar el acceso a Educación Superior ha estado centrada, fundamentalmente, en tres estrategias: primera, los aportes que el Distrito transfiere anualmente a la Universidad Distrital Francisco José de Caldas; segunda, la destinación de recursos y suscripción de convenios para la administración de los diferentes

fondos de educación superior (FEST⁹, públicas, víctimas), que en dos décadas (desde 1999), han significado una inversión cercana a los \$ 271 mil millones de pesos, para un total de 27,654 beneficiarios; y tercera, el desarrollo de alianzas con el SENA.

Dentro de la primera estrategia, el Distrito en cumplimiento del artículo 86 de la Ley 30 de 1992 ha realizado los aportes correspondientes para el funcionamiento de la Universidad Distrital e inversión (adicional a los que se generan por la Estampilla pro-Universidad Distrital)¹⁰, los cuales han significado alrededor del 75% del presupuesto de la Institución, permitiéndole atender entre 24.000 y 27.000 estudiantes al año, entre 2.500 y 3.500 cupos en primer semestre y el fortalecimiento académico soportado en la acreditación de alta calidad de sus programas y la acreditación institucional de alta calidad.

Mediante la segunda estrategia, el Distrito ha hecho alianzas con el ICETEX y creó el *Fondo FEST* para la administración de los recursos de financiamiento de la Educación Superior. Mediante convenios con el ICETEX se han administrado, en el marco de diversas estrategias, fondos para programas de *Técnicas Y Tecnologías*¹¹, para programas en instituciones de educación superior públicas¹² y para apoyar a víctimas de la violencia, en cumplimiento de la Ley 1448 de 2011 (artículo 55)¹³.

⁹ Mediante el Acuerdo 037 de 1999 se creó el Fondo Distrital para la Financiación de la Educación Superior de los Mejores Bachilleres de los Estratos 1 y 2. Este Fondo FEST, modificado mediante el Acuerdo 670 de 2017, ha sido el mecanismo de financiación de educación superior desde la demanda.

¹⁰ Este recurso se ha recaudado en aplicación de la Ley 648 de 2001 y ley 1825 de 2017 y los respectivos Acuerdos reglamentarios emitidos por el Concejo de la Ciudad, dentro de los cuales está el Acuerdo 696 de 2017, y los Decretos 052 de 2002 y 272 de 2007.

¹¹ El fondo de recursos para apoyo a la demanda de programas en técnicas profesionales y tecnologías que administra el ICETEX se dispone en cumplimiento del Acuerdo 645 de 2016, que en su artículo 14 plantea como objetivo "es garantizar el derecho a una educación de calidad que brinde oportunidades de aprendizaje para la vida y ofrezca a todos los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la ciudad, igualdad en las condiciones de acceso y permanencia, para lo cual el avance implementación de la jornada única será fundamental. De esta manera a lo largo del proceso educativo se desarrollarán las competencias básicas, ciudadanas y socioemocionales que contribuirán a la formación de ciudadanos más felices, forjadores de cultura ciudadana, responsables con el entorno y protagonistas del progreso y desarrollo de la ciudad". De igual forma se sustenta en los artículos 2 y 3 del Decreto 330 de 2008 y el artículo 7 de Decreto 593 de 2017.

¹² También es un fondo administrado por ICETEX creado en el marco de las estrategias definidas en el artículo 14 del Acuerdo 645 de 2016 y el Convenio 2935 suscrito con ICETEX. Se debe señalar que la reglamentación de los fondos es dada por el ICETEX y hacen parte integral de los convenios que se suscriben para la administración de los recursos.

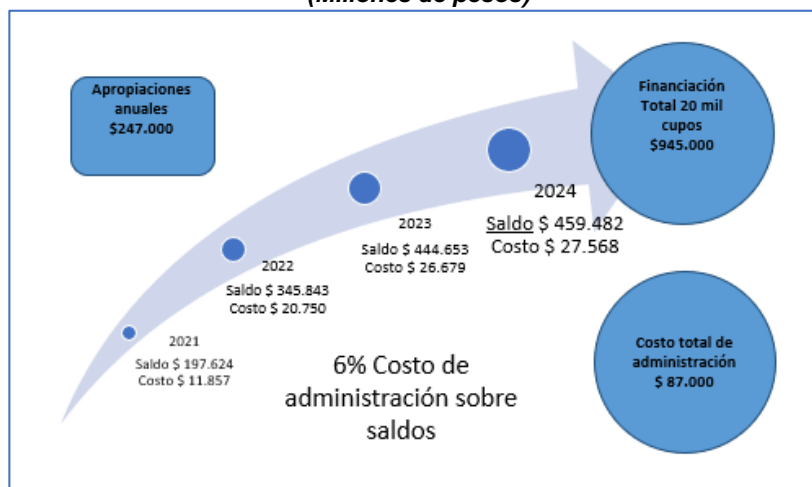
¹³ La alianza para apoyar a jóvenes víctimas de la violencia se realiza en el marco del Decreto 4800 de 2001 (artículo 95), el Decreto 4633 de 2011 (artículo 88); y el Decreto 4635 de 2001.

Como se ha señalado, los recursos de los fondos FEST, Víctimas, Públicas y TyT, se ejecutan mediante convenios interadministrativos con el ICETEX y han permitido que hasta ahora alrededor de 5.531 jóvenes hayan sido beneficiarios de estos programas de créditos condonables. Este modelo implica unos costos de administración del 6% anual sobre los saldos de apropiación, que deben ser asumidos por el Distrito, sin contar los costos que asumen los beneficiarios por concepto de costos financieros de indexación, recaudo de cartera, gravamen a los movimientos financieros, prima de garantía, entre otros.

Teniendo en cuenta que en el marco del actual Plan Distrital de Desarrollo 2021-2024 se ha proyectado ampliar la meta de beneficiarios que accederán a educación superior a 20.000 jóvenes, se ha estimado que, de continuar con la alianza con el ICETEX los compromisos anuales de apropiación serían cercanos a los \$247 mil millones de pesos¹⁴, entre 2021-2023 y \$204 mil millones para 2024.

Dado que los desembolsos anuales serían del orden de los \$49.406 mil millones, con los costos de administración descritos durante el cuatrienio estos ascenderían a \$87 mil millones; más \$23 mil millones en los años 2024-2028, tal como se desagrega en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. COSTOS DE ADMINISTRACIÓN FONDOS DISTRITALES PARA EDUCACIÓN SUPERIOR¹⁵
Convenio interadministrativo con ICETEX
(Millones de pesos)



Fuente: Cálculos Propios DRESET. Insumos Mesa CyT

¹⁴ Se debe aclarar que los convenios con el ICETEX para apoyo a educación superior exigen que se transfieran el valor total de la cohorte, que para programas profesionales universitarios es de 10 semestres, al inicio del convenio. Por esto, la estimación de los compromisos de apropiación para cada año responde al costo de todo el programa de cada estudiante.

¹⁵ Nos referimos a fondos FEST, Víctimas, Públicas y TyT

Dados estos costos, la implementación del nuevo modelo de acceso requiere la creación de un fondo cuenta acumulativo que permita administrar estos recursos, en cumplimiento del artículo 111 de la Ley 30 de 1992, como alternativa a los canales financieros que establece el ICETEX, que permita financiar los procesos de manera sostenible y flexible, y posibilite el manejo de los recursos para los requerimientos formativos planteados en cada una de las estrategias del nuevo modelo, e igualmente permitirá utilidades para fortalecer las estrategias y generar recursos que lo hagan autosostenible en el futuro.

De otra parte, es importante reiterar que los recursos que administrará el Fondo cuenta acumulativo que se propone serán aquellos que se requieren para el cumplimiento del objeto y funciones esenciales de la Agencia para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”, los cuales quedaron descritos en el artículo 7° del Decreto Distrital 273 de 2020.

En este sentido, se debe hacer énfasis en que gran parte de la gestión de la Agencia Atenea será la suscripción de alianzas y convenios con entidades del Distrito y privadas que coadyuven con el cumplimiento de la meta de cobertura en educación superior y para el desarrollo de proyectos que permitan consolidar el sistema de ciencia y tecnología e innovación de la Ciudad Región. Es decir que, en términos generales, los ingresos que perciba la Agencia tendrán una destinación específica y si son producto de convenios con entidades del Distrito requerirán del manejo de cuentas presupuestales independientes al presupuesto general del Distrito para que no generen sobreestimación al presupuesto general de la ciudad.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

EL Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 1421 de 1993, principalmente en el artículo 12, numerales 1 y 4 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

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. (...)

4. *Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos”*

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación, por las siguientes razones:

1. La creación del fondo cuenta sin personería jurídica y administrado por la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y Tecnología “Atenea”, no genera gastos recurrentes porque ésta ya cuenta con el respaldo presupuestal para su funcionamiento.
2. Los recursos para el cumplimiento de la meta de cobertura en educación superior están definidos en el PDD y han sido avalados presupuestalmente mediante la autorización de deuda por el Concejo.
3. Los recursos de inversión para el desarrollo de los programas y proyectos de ciencia, tecnología e innovación están dentro del marco fiscal de mediano plazo y sustentados en el CONPES Distrital 004 de 2019.

De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra soportado en el artículo 132 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 Plan Distrital de Desarrollo “un nuevo contrato social para la Bogotá del siglo XXI”

Adicionalmente, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 12 del Decreto Distrital 438 de 2019, el proyecto de acuerdo por el cual se crea el Fondo Cuenta Acumulativo para ser administrado por la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” fue puesto en consideración y fue parte de los proyectos de acuerdo priorizados, para ser presentados como iniciativa de la Administración Distrital ante el Concejo de Bogotá para ser discutidos en las sesiones extraordinarias a realizarse en el mes de marzo y abril, en la sesión del Consejo de Gobierno Distrital realizado el pasado 1 de febrero del año 2021.

Y finalmente, teniendo en cuenta que para la presentación de este proyecto de acuerdo se dio el cumplimiento de todos los requisitos dispuestos artículos 10, 11, 12 y 14 del Decreto Distrital 438 de 2019, se anexa el documento dirigido a la Secretaría General del Concejo de Bogotá, D.C., al que se refiere el parágrafo del artículo 14 de esta reglamentación, debidamente firmado por las Secretarías Distritales de Hacienda y Educación, el cual certifica que efectivamente se cumplieron todos los requisitos legales y/o reglamentarios exigidos para las iniciativas de competencia de cada una de las Secretarías de Despacho señaladas en la citada disposición.

Teniendo en cuenta lo expuesto en los acápite precedentes, se somete a consideración del Concejo de Bogotá, D.C., el proyecto de acuerdo, el cual permitirá que la Agencia para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” pueda cumplir presupuestalmente con sus funciones.

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS
Secretario Distrital de Hacienda

ANDRES MAURICIO CASTILLO VARELA
Secretario de Educación del Distrito (e)

Proyectó: José David Rivera Escobar – contratista DRESET- Secretaría de Educación del Distrito

Natalia Ariza Ramírez – contratista asesora Despacho Secretaría de Educación del Distrito

Revisó y Aprobó: - Leonardo Arturo Pazos Galindo - Director Jurídico - Secretaría Distrital De Hacienda.

Martha Cecilia García Buitrago, Directora Distrital de Presupuesto SDH

José Alejandro Herrera Lozano, Subsecretario Técnico SDH

- Fernando Augusto Medina Gutiérrez - Jefe Oficina Asesora Jurídica - Secretaría de Educación del Distrito

PROYECTO DE ACUERDO No. 128 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO CUENTA PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR, LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA ATENEA”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 313 numeral 1° de la Constitución Política; y el artículo 12 numerales 1 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. Creación y naturaleza del Fondo Cuenta para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”. Créase el Fondo Cuenta acumulativo para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” como una cuenta especial sin personería jurídica para el manejo presupuestal, contable y de tesorería de los recursos financieros destinados al cumplimiento del objeto y funciones esenciales de la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”.

Artículo 2. Administración. El fondo cuenta que se crea, será administrado por la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”, creada mediante el Decreto Distrital 273 de 2020.

Artículo 3. Recursos de Financiación del Fondo Cuenta para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”. El Fondo Cuenta para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea” estará constituido con los recursos y patrimonio que se destinen presupuestalmente para el cumplimiento del objeto y las funciones misionales de la Agencia Distrital para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”, señalados en el artículo 7 del Decreto Distrital 273 de 2020.

Artículo 4. Autorización de traslados presupuestales. Se autoriza al Gobierno Distrital para hacer los traslados correspondientes en el presupuesto, de conformidad con lo previsto en el Decreto Distrital 714 de 1996 o las disposiciones que lo adicionen o modifiquen, como recursos del fondo cuenta para la Educación Superior, la Ciencia y la Tecnología “Atenea”.

Artículo 5. Subrogaciones. Con cargo a los recursos del fondo se atenderán las obligaciones que la Agencia asuma con ocasión del ejercicio de sus funciones y aquellas en las que se subroga en virtud de lo establecido en el artículo 14 del Decreto Distrital 273 de 2020.

Artículo 6. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, D.C.,

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO No. 129 DE 2021**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE MÚSICA ELECTRÓNICA AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

Este proyecto tiene como objeto la creación de un espacio que permita a los habitantes de Bogotá y del resto del país, participar anualmente de un evento musical gratuito en el que el sector poblacional que: produce, compone, consume, disfruta, colecciona y, en términos generales, se suscribe al gremio de la música electrónica para que tenga un festival que genere una plataforma para establecer un espacio en el que se puedan apreciar, difundir, fortalecer, potencializar y visibilizar todos los procesos que, en torno a este género musical, se desarrollan en la ciudad Capital. Lejos de ser una propuesta diferencial, se erige y centraliza en la búsqueda inaplazable por establecer un escenario que fortalezca de manera eficaz y participativa a un sector musical y productivo que cada vez consigue más seguidores y adeptos en el Distrito. Por tal motivo, pretendemos con esta iniciativa brindar un espacio que este a la altura de los eventos internacionales de música electrónica y que posicione a Bogotá como uno de los epicentros de las expresiones artísticas más importantes y contemporáneas del planeta, igualmente buscamos ofrecer este tipo de contextos para desarrollar iniciativas que ratifiquen la multiculturalidad de nuestro país.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

P.A. 195 DE 2015 “Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones” (mayo de 2015)	Ponencia Positiva: H.C. Patricia Mosquera H.C. German García Zacipa Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A. 268 DE 2015 “Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones”	Ponencia Positiva: H.C. Antonio Sanguino Páez H.C. Javier Palacios Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A. 367 DE 2015 “por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones”	Ponencia Positiva: H.C. Carlos Roberto Sáenz H.C. Severo Antonio Correa Mojica Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A. 09 DE 2016 “Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones”	Ponencia Positiva: H.C. Nelson Castro Rodríguez H.C. Horacio José Serpa Archivado por no haberse alcanzado a debatir.

P.A. 246 DE 2016 "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Ponencia Positiva: H.C. Nelson Castro Rodríguez Ponencia Negativa: H.C. Jorge Lozada Valderrama Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A. 343 DE 2017 "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Ponencia Positiva: H.C. Cesar García Vargas Ponencia Negativa: H.C. José David Castellanos Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A. 005 DE 2018 "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Radicado para las sesiones ordinarias del mes de mayo; el Proyecto de Acuerdo no fue sorteado.
P.A. 138 DE 2018: "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Radicado para las sesiones ordinarias del mes de febrero; el Proyecto de Acuerdo no fue sorteado.
P.A. 270 DE 2018: "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Ponencia Positiva: H.C. Pedro Javier Santiesteban Millán Ponencia Negativa: H.C. María Victoria Vargas Silva Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P. A. No. 393 DE 2018: "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Radicado para las sesiones ordinarias del mes de noviembre; el Proyecto de Acuerdo no fue sorteado. Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P. A. No. 003 DE 2019: "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	No fue sorteado
P. A. 130 DE 2019: "Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones".	No fue sorteado
P. A. 253 de 2019. "Por medio del cual se crea el Festival de Música Electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	No fue sorteado
P.A 004 de 2020: "Por medio del cual se crea el Festival de Música Electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Ponencia Positiva: H.C. Álvaro Acevedo Leguizamon Ponencia Negativa: H.C. María Victoria Vargas Silva. Archivado por no haberse alcanzado a debatir.
P.A 091 de 2020: "Por medio del cual se crea el Festival de Música Electrónica al parque y se dictan otras disposiciones"	Retirado según Acuerdo de la Junta de Voceros

P.A.154 de 2020: “Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones”	Ponencias Positiva con modificaciones de los concejales Carlos Alberto Carrillo Arenas y ponencia positiva del concejal Álvaro Acevedo Leguizamón
P.A. 300 de 2020: “Por medio del cual se crea el festival de música electrónica al parque y se dictan otras disposiciones”	Se solicita desarchivo tal y como lo establece el parágrafo del artículo 79 del Reglamento interno, los ponentes ratificaron ponencias.

3. CONTEXTO INTERNACIONAL, NACIONAL Y LOCAL

3.1.CONTEXTO INTERNACIONAL

Partamos de la reseña del festival por excelencia, Woodstock¹⁶ es uno de los festivales de rock y congregación hippie más famosos. Ha sido de los mejores festivales de música y arte de la historia. Congregó a cerca de 500.000 espectadores. La entrada costaba 18 dólares americanos de la época para los 3 días¹⁷.

Estos festivales se han mantenido y hoy tenemos grandes eventos de este tipo reconocidos, en el caso europeo estos se dan por excelencia con la llegada de la primavera, entre los meses de junio y agosto. Todos estos festivales se celebran por uno o dos días y tienen un costo que oscila entre los 53 y los 250 euros.

Festival		Ciudad	Descripción
Festival de Roskilde		Dinamarca	Data de los años 70, es de los más grandes del norte de Europa. Además de conciertos, también ofrece actividades culturales y fiestas las 24 horas.
Festival de Sziget		En la Isla de Óbudai, Budapest. <u>Hungría</u>	Con más 350 mil espectadores y con una

¹⁶ Tuvo lugar en una granja de Bethel, Nueva York, los días 15, 16, 17 y la madrugada del 18 de agosto de 1969. El festival tiene el nombre de Woodstock porque inicialmente estaba programado para que tuviese lugar en el pueblo de Woodstock en el condado de Ulster, Estado de Nueva York. La población local siempre se opuso al evento, pero Sam Yasgur convenció a su padre, Max Yasgur, para acoger al concierto en los terrenos de la familia, localizados en Sullivan Country, también en el Estado de Nueva York.

Woodstock fue una gran promoción para la música de esos momentos. Y no sólo para la música, sino para todo el estilo de vida que involucraba. Fue un hito porque logró reunir a tanta gente con tanta cobertura. Por primera vez se hacía algo así de grande y masivo. Así define Carlos Morales (Guitarrista de Aguaturbia) el festival que tuvo lugar en 1969.

¹⁷ <https://litteramedia.wordpress.com/2011/11/22/raymond-williams-mauro-wolf-los-estudios-culturales-y-la-musica/>

			agenda de más de 1000 artistas
Festival INmusic		<u>isla del Lago de Jarun en Croacia</u>	<u>Este evento contempla músicos del indie rock, heavy metal y la música electrónica.</u>
Exit		Serbia	<u> Junto con INmusic y el festival de Taksirat en Macedonia, el festival de Exit forma parte de un proyecto que promueve la multicultural de la música</u>
Rock Wertcher		Werchte <u>Bélgica</u>	Ha logrado reunir hasta 140 mil personas, se reúnen por 4 días. Música electrónica, pistas de baile y nuevos artistas son todo parte del itinerario.
<u>Rock am Ring & Rock im Park</u>		Nürburgring & Núremberg Alemania	Es uno de los festivales más grandes del mundo, su boletería se agota el día que sale a la venta.
Festival Pinkpop		Holanda	Con la celebración del Pentecostés, llega este festival musical, uno de los más antiguos del mundo ¹⁸

Entre los mejores festivales de música electrónica están el Creamfields de Buenos Aires, Sónar de España, Tomorrowland de Bélgica, Sensation en NY, entre otros. En los últimos años, la música electrónica y todo lo relacionado con ella han hecho una gran explosión no solo en Europa, ha adquirido mucha popularidad alrededor del mundo.

Festival	Ciudad	Descripción
Trance Energy	Holanda	Su primera versión se hizo en 1999
Aquasella	Arriondas, España	Surgió en 1997
Boom Festival	Portugal	Algo que lo ha caracterizado desde 2004 es su autosustentabilidad y buena relación con el medio ambiente, ya que utilizan energía solar y eólica.
Global Gathering	Reino Unido	Ha logrado expandirse a Polonia, Rusia, Ucrania y Bielorrusia llevando países del continente europeo. En 2006 salieron de Europa hacia Miami.
Creamfields		Desde 1998 en Liverpool surgió con la idea de ofrecer a los británicos un buen festival de música electrónica al aire libre. Gracias al éxito obtenido en el Reino Unido, ha

¹⁸ <http://eneuropa.about.com/od/Festivales-musica-Europa/tp/Top-Festivales-De-Musica-En-Europa.htm>

		trasladado su concepto de entretenimiento y música al aire libre a países como Perú, España, Uruguay, Brasil, Australia, Chile, Uruguay, entre otros.
Mysteryland		Con 20 años de experiencia, además de realizarse en Haarlemmermeer (Países Bajos) también se lleva a cabo en Nueva York y Chile El concepto es similar al del Tomorrowland, ya que consiste en un camping de 3 días y fiesta todo el día.
Sónar	España	Fundado en 1994 se ha realizado en 3 ciudades más, dos en Japón y la última en Islandia: Tokyo (6 ediciones), Osaka y Reyjavik. El año pasado anunciaron su parada en México con un “Save The Dates”
Electric ZOO	Nueva York	Comenzó en 2009 con 26 mil asistentes y desde entonces se realiza el fin de semana correspondiente al Día del Trabajo en Randall’s Island.
Electric Daisy Carnival		De la mano de Insomniac llega un concepto completamente innovador: música, baile, colores y juegos mecánicos. Tuvo sus inicios en 1997 y se ha realizado en 4 países diferentes: Estados Unidos, Inglaterra, Puerto Rico y México.
Tomorrowland / Tomorrowworld	Boom, Bélgica	Este festival es de los más populares alrededor del mundo. Comenzó el 14 junio de 2005, desde entonces se celebra en época de verano cada año. Gracias a la fama y el prestigio logrado, llegó a América con Tomorrow World, el mismo concepto belga, este año se realizará por segunda ocasión en Chattahoochee Hills, Estados Unidos, durante el mes de septiembre. En julio del año en curso, Tomorrow Land cumple 10 años y para celebrarlo el festival se realizará durante dos fines de semana.
Ultra Music Festival	Miami	Se convierte en la pista de baile más grande del mundo bajo el mando de los <i>beats</i> que tocan los DJ más prestigiosos y famosos. Desde sus inicios hasta 2006 el festival duraba sólo un día, después se alargó a tres días, en 2013 se celebró durante dos fines de semana, en 2014 fueron 3 días consecutivos bajo una atmósfera electrónica.

3.2. CONTEXTO NACIONAL

Colombia no ha sido ajena a esta dinámica, el Summerland es un festival de música electrónica al aire libre que tiene lugar en la ciudad de Cartagena. Se celebra anualmente en los primeros días del mes de enero. Es una iniciativa de orden privado, su primera edición fue en 2013, con la participación de varios de los DJ más importantes del mundo.

Por su parte, en Medellín se celebra el Festival Freedom en los pabellones Verde y Blanco de Plaza Mayor. Esta fiesta abrió sus puertas desde las 12 del día del sábado 15 de marzo hasta las 4 am del domingo 16 de marzo de 2014. Cerca de casi 4000 personas estuvieron disfrutando de este espectáculo sin precedente en la ciudad.

Luego del éxito conseguido por el Summerland de Cartagena, el Estéreo Picnic en Bogotá, llega a Colombia una gran fiesta electrónica más grande del mundo, Life in Color¹⁹, que es un festival que visita anualmente más de 30 países con 200 conciertos. Este festival, además de un show de luces también incluye uno de pintura. Este evento se hará en Bogotá y Medellín.

Estas nuevas fiestas y apertura de bares temáticos dejan ver que nuestro país no es ajeno a la movida mundial, cada vez son más las empresas de espectáculos los que ven en Colombia un potencial de esta movida.

3.3. CONTEXTO LOCAL

Bogotá ha sido un ejemplo de espectáculos masivos gratuitos, ofreciendo a los ciudadanos la posibilidad de conocer grupos importantes. Rock al Parque es el primer y más conocido espectáculo gratuito de Latinoamérica, es resultado de una programación que contiene diversidad de géneros e impulsa la participación de bandas distritales, nacionales e internacionales²⁰. El evento no se queda en las meras presentaciones de los artistas, también hay actividades académicas y de emprendimiento.

Rock al Parque es una política pública que le apuesta a lo cultural y lo social, tan ha sido así, que hoy contamos con varios festivales al parque que se comprometen con los diferentes géneros musicales que tienen sus públicos.

Los Festivales al Parque son eventos culturales que se celebran a lo largo del año; son seis festivales con tendencias musicales y culturales diferentes que convocan en cada edición a miles de espectadores por medio del rock, el hip-hop, el jazz, la ópera, la salsa y la música colombiana. El común denominador de estos festivales es que propenden por el apoyo de las bandas y artistas locales que se presentan, los cuales son seleccionados por medio de concursos y puedan compartir escenario con agrupaciones de mayor reconocimiento. Estos festivales se complementan con actividades adicionales a los conciertos como talleres, exposiciones, clínicas musicales y conferencias.

¹⁹ : <http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/280862-life-in-color-la-fiesta-electronica-mas-grande-del-mundo-llega-a-medellin>

²⁰ <http://www.rockalparque.gov.co/rock-al-parque-en-sus-20-os-hizo-historia>

<i>FESTIVAL</i>	<i>FECHAS</i>	<i>CARACTERISTICAS</i>
Rock al Parque	Julio	Géneros musicales: Rock, metal, punk, ska, reggae, alternativa y otras ramificaciones del rock. Durante 3 días el Parque Simón Bolívar.
Jazz al Parque	Septiembre	Géneros musicales: Jazz y sus subgéneros derivados. Importante espacio para la muestra de bandas universitarias y locales.
Hip Hop al Parque	Octubre	Hip Hop al Parque nació de la evolución del festival Rap a la Torta en 1996. Su objetivo es difundir los ritmos urbanos y callejeros y los artistas que lo realizan en la ciudad. Además de los conciertos también hay competencias de baile, freestyle y graffiti.
Salsa al Parque	Agosto	Géneros musicales: Salsa, trova, son y jazz. Es el festival más latino y con más sabor tropical, es también una gran vitrina para que las bandas bogotanas que hacen esta música se den a conocer al igual que las caribeñas o caleñas. Es un espacio para los coleccionistas de esta música y para los mejores bailarines
Ópera al Parque	Noviembre	Géneros musicales: Ópera, zarzuela, coral y otros géneros de música culta. Este festival es el único que no se celebra en grandes plazas de eventos y que se prolonga por varias semanas. Sus conciertos y recitales son para públicos reducidos y en auditorios especialmente diseñados para esta clase de música.
Colombia al Parque	Julio	Géneros musicales: Cumbia, bambuco, pasillo, música llanera, carranga, porro y todas las representaciones musicales autóctonas de Colombia. El festival reúne en un evento lo mejor de la música colombiana, ritmos contemporáneos y las danzas típicas de las regiones; cuenta a su vez con muestras culturales y artesanales de las regiones, muestras gastronómicas y actividades académicas.

Bogotá se ha convertido en un escenario atractivo para este tipo de música debido a la cantidad de seguidores. Llega uno de los eventos más atractivos en este género que hasta ahora se hacía en países como Argentina, Chile, Estados Unidos, Brasil y Alemania, el *Lolla Palooza*. Este evento de grandes proporciones se realizará en octubre del año 2016 en el Parque Simón Bolívar, al cual podrán acceder aquellas personas que cuenten con los recursos para sumir los costos de las boletas.

4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE ACUERDO

La música es un complejo sistema de sonidos, melodías y ritmos que el hombre ha ido descubriendo y elaborando para obtener una infinidad de posibilidades. En este caso específico, y yendo más allá

de lo netamente instrumental o estético, centraremos la atención en las vivencias sociales e individuales que propicia y que le atribuyen un carácter ritual a la música.

Esta es una expresión artística, es una manera de mantener tradiciones e identidades, cada país tiene su música y bailes típicos que cuentan su historia, que relatan y escenifican sus logros y actividades. Cada religión tiene sus cantos y cada ceremonia campesina también; hay fiestas para recibir el verano y canciones bailes y rituales para pedir la llegada de la lluvia que mejore la cosecha. La música es una forma de expresión cultural.

A pesar del carácter identitario atribuido a la música, la globalización como un agente facilitador de intercambios culturales, hace que la música entre a ese escenario, ahora tenemos la posibilidad de conocer ritmos que antes era impensable acceder a ellos, es el caso de la música electrónica que, desde finales de los años 60, y gracias a la disponibilidad de tecnología musical, permitió que la música producida por medios electrónicos se hiciera cada vez más popular. En la actualidad, la música electrónica presenta una gran variedad técnica, compositiva y cada vez con más seguidores en el mundo.

Con la creación de este espacio se busca integrar diversos grupos sociales bajo un mismo ritmo. La capital del país, debe convertirse en el mejor escenario electrónico del país, tal cual las grandes capitales del mundo. El crecimiento del público, el auge de festivales con componentes electrónicos y la solidez de la industria de la música, bares y conciertos que tienen como protagonista estos ritmos sintéticos, la posicionan como una ciudad atractiva para abrir un espacio gratuito para los residentes y visitantes de Bogotá.

Sin embargo, estas grandes fiestas han estado en manos de particulares, lo que implica altos costos en la boletería, restringiendo el acceso y disfrute de este tipo de espectáculos. Pero la administración de Bogotá tiene toda la experiencia en cuanto a montajes de este tipo de eventos. Esto facilitaría que más personas de la ciudad tengan la posibilidad de acceder a este tipo de espectáculos, sin que el factor económico sea la restricción.

De acuerdo a lo anterior, se propone que el Festival de Música Electrónica al Parque, se realice en el Marco de Rock al Parque ó en el Festival de Verano de Bogotá, los cuales son eventos masivos de reconocimiento distrital y nacional donde se promueven diversas actividades siendo la música parte fundamental y protagonista como una forma de expresión cultural.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que en le año 2017, la Secretaria Distrital de Cultura Recreación y Deporte, mediante el radicado 20171700236451 de 12 de julio de 2017, manifestó: "(...) *Si en la presentación de propuestas a las convocatorias distritales se evidencia una demanda significativa por parte de los creadores del generó electrónico, podrá incluirse una actividad enfocada a esta expresión dentro del programa de Festivales al parque*"; es decir que la Administración Distrital de acuerdo a la disponibilidad de escenarios y/o conveniencia tomará la decisión de donde incluirlo.

En este proyecto de acuerdo se realizó una modificación al articulado presentado en los proyectos anteriores, teniendo en cuenta las sugerencias contenidas en la Ponencia que el concejal Carlos Alberto Carrillo Arenas le hizo al Proyecto de Acuerdo 154 de 2020. Es así como hizo una modificación de forma en el artículo primero y se eliminó el parágrafo del artículo 3, el cual se refería a que las actividades industriales, comerciales o de servicios, realizadas con ocasión o en desarrollo

a la actividad del “Festival de Música Electrónica al Parque”, estarían gravadas con el impuesto de Industria y comercio.

5. SOPORTE JURÍDICO Y ANTECEDENTES NORMATIVOS

5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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

Artículo 7. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

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.

5.2. AMBITO LEGAL

LEY 397 DE 1997. Por la cual se desarrollan los Artículos 70, 71 y 72 y demás Artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias. En especial los siguientes artículos:

Artículo 1º.- De los principios fundamentales y definiciones de esta ley. La presente ley está basada en los siguientes principios fundamentales y definiciones:

1. Cultura es el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias.

2. La cultura, en sus diversas manifestaciones, es fundamento- de la nacionalidad y actividad propia de la sociedad colombiana en su conjunto, como proceso generado individual y colectivamente por los colombianos. Dichas manifestaciones constituyen parte integral de la identidad y la cultura colombianas.

3. El Estado impulsará y estimulará los procesos, proyectos y actividades culturales en un marco de reconocimiento y respeto por la diversidad y variedad cultural de la Nación colombiana. (Negrilla fuera de texto)

8. El desarrollo económico y social deberá articularse estrechamente con el desarrollo cultural, científico y tecnológico. El Plan Nacional de Desarrollo tendrá en cuenta el Plan Nacional de Cultura que formule el Gobierno. Los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social. (Negrilla fuera de texto)

9. El respeto de los derechos humanos, la convivencia, la solidaridad, la interculturalidad, el pluralismo y la tolerancia son valores culturales fundamentales y base esencial de una cultura de paz.

11. El Estado fomentará la creación, ampliación y adecuación de infraestructura artística y cultural y garantizará el acceso de todos los colombianos a la misma. (Negrilla fuera de texto)

13. El Estado, al formular su política cultural, tendrá en cuenta tanto al creador, al gestor como al receptor de la cultura y garantizará el acceso de los colombianos a las manifestaciones, bienes y servicios culturales en igualdad de oportunidades, concediendo especial tratamiento a personas limitadas física, sensorial y síquicamente, de la tercera edad, la infancia y la juventud y los sectores sociales más necesitados (Negrilla fuera de texto)

Artículo 17º.- Del fomento. El Estado a través del Ministerio de Cultura y las entidades territoriales, fomentará las artes en todas sus expresiones y as demás manifestaciones simbólicas expresivas, como elementos del diálogo, el intercambio, la participación y como expresión libre y primordial del pensamiento del ser humano que construye en la convivencia pacífica.

Artículo 18. De Los Estímulos. El Estado, a través del Ministerio de Cultura y las entidades territoriales, establecerá estímulos especiales y promocionará la creación, la actividad artística y cultural, la investigación y el fortalecimiento de las expresiones culturales. Para tal efecto establecerá, entre otros programas, bolsas de trabajo, becas, premios anuales, concursos, festivales, talleres de formación artística, apoyo a personas y grupos dedicados a actividades culturales, ferias, exposiciones, unidades móviles de divulgación cultural, y otorgará incentivos y créditos especiales para artistas sobresalientes, así como para integrantes de las comunidades locales en el campo de la creación, la ejecución, la experimentación, la formación y la investigación a nivel individual y colectivo (Negrilla fuera de texto)

ACUERDO 120 DE 2004: "Por el cual se declara el Festival de Rock al Parque de Bogotá, D.C., como un evento de interés cultural"

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO

El Decreto Ley 1421 expresa en el artículo 12, numeral 1, lo siguiente:

"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.*

(...)

25. *Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.*

7. 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”

El artículo 13 del nuevo Plan de Desarrollo, establece el Programa estratégico Oportunidades de educación, salud y cultura para mujeres, jóvenes, niños, niñas y adolescentes. Por su parte, éste mismo artículo, contempla la Meta estrategia: Realizar el 100% de las acciones para el fortalecimiento de los estímulos, apoyos concertados y alianzas estratégicas para dinamizar la estrategia sectorial dirigida a fomentar los **procesos culturales, artísticos** y patrimoniales. (Negrilla fuera de texto). Éste programa hace parte del propósito uno del Acuerdo de Plan de Desarrollo.

8. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación, en la medida en que el presupuesto fue proyectado dentro del marco del Plan de Desarrollo Distrital, tal como está establecido en el numeral 7° de éste documento.

Cordial Saludo,

EDWARD ARIAS RUBIO

Autor

"No hay firma digital"

MARÍA CLARA NAME RAMIREZ

Concejal de Bogotá

"No hay firma digital"

DIEGO LASERNA ARIAS

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

DIEGO CANCINO MARTÍNEZ

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

MARTÍN RIVERA ALZATE

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

JULIAN RODRIGUEZ SASTOQUE

Concejal De Bogotá

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA

Concejal De Bogotá

ANDREA PADILLA VILLARRAGA

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

JULIAN ESPINOSA ORTIZ

Concejal De Bogotá

ANDRÉS ONZAGA NIÑO

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

LUIS CARLOS LEAL ANGARITA

Concejal De Bogotá

"No hay firma digital"

LUCIA BASTIDAS UBATE

Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No. 129 DE 2021**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE MÚSICA ELECTRÓNICA AL PARQUE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA

Artículo 1. Crear el festival "Electrónica al Parque" de Bogotá D.C., con el fin de integrar a la población seguidora de este género musical y fomentar la participación y visibilidad de los mejores creadores distritales de música electrónica, en un evento gratuito, en el que se promueva la sana convivencia y el respeto por las normas legales vigentes.

Artículo 2°. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaria de Cultura Recreación y Deporte, se encargará de coordinar las diferentes iniciativas culturales y generar las condiciones necesarias para fomentar y realizar el Festival "Electrónica al Parque" en Bogotá D.C., dentro del marco de sus competencias.

Artículo 3°. La Administración Distrital promoverá la participación de los/las representantes de la industria cultural para la realización del Festival "Electrónica al Parque".

Artículo 4°. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE