



Estructurar la política pública para la implementación masiva de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) en empresas públicas y privadas de la ciudad de Bogotá D.C

Producto 3: Estructuración técnica de la política

Noviembre 2018



EY

Building a better
working world



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Control de versiones

Versión	Fecha	Autor	Descripción de cambios
1.0	28 de septiembre de 2018	EY	Entrega producto 3
1.1	31 de octubre de 2018	EY	Entrega luego de comentarios
1.2	19 de noviembre de 2018	EY	Tercera entrega

Relación entre requerimientos contractuales y contenido del informe

Producto	Componente	Elementos
Producto 3. Estructuración legal de la política	Definición marco jurídico y regulatorio del proyecto	Compilación de los antecedentes normativos y jurisprudenciales para la implementación de la política y el análisis de la necesidad de introducir cambios normativos y/o regulatorios.
	Definición de la naturaleza jurídica del proyecto	Identificación de fundamentos constitucionales y legales que posibiliten la implementación de la política.
	Propuesta de regulación	Identificación de los aspectos tarifarios asociados al trámite de la política PIMS.
		i. Definición y justificación de los mecanismos que refuerzan la política y aseguran su cumplimiento, incluyendo los tratamientos de la política (excepciones, recargos, multas, obligaciones, entre otras).
	ii. Elaboración de la propuesta de proyecto(s) de acuerdo, decreto(s) con su exposición de motivos u otro(s) actos administrativos que puedan resultar necesario(s) para la implementación de la política PIMS.	

Tabla de contenido

1	Introducción	4
2	Definición marco jurídico y regulatorio del proyecto	5
3	Definición de la naturaleza jurídica del proyecto	8
4	Propuesta de regulación	11
4.1	Alternativas para la implementación normativa de la política	11
4.2	Propuesta modificación Ley 1083 del 2006 en el PND	18
4.3	Propuesta de Decreto Distrital reglamentando artículo en PND.....	19
4.4	Propuesta complementaria de inclusión dentro del POT	25

1 Introducción

Este documento corresponde a la tercera entrega de productos para la Consultoría para estructurar la política pública de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) en Bogotá contratada por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

En las entregas anteriores se realizó un referenciamiento de los casos de éxito más importantes a nivel internacional en la implementación de planes empresariales de movilidad sostenible, se realizó un diagnóstico de instituciones y actores clave para la política PIMS, se realizó una caracterización de empleados y organizaciones a nivel distrital, y se desarrolló toda la estructuración técnica de la política en la cual se identificaron a las organizaciones públicas y privadas de Bogotá con más de 200 empleados como principales actores en la problemática de congestión vehicular de la ciudad.

En el producto 2 se estableció el grupo objetivo al que debe cobijar la política, así como el cronograma de implementación y las fases de la política. Con ese insumo, el presente producto tiene como objetivo elaborar una propuesta normativa para la implementación de la política PIMS en organizaciones públicas y privadas de Bogotá.

A continuación se presenta dicha propuesta compuesta de una compilación de antecedentes normativos y jurisprudenciales para la implementación de la política, un análisis de ventajas y desventajas de los posibles mecanismos a utilizar, la identificación de los fundamentos legales y constitucionales que posibiliten la implementación de la política y por último la propuesta definitiva.

Adicional a la propuesta de implementación de la política PIMS en las organizaciones, la cual incluye una propuesta de modificación de la Ley 1083 del 2006, que se complementa con una propuesta de reglamentación distrital. Así mismo, en este producto también se incluye una propuesta de artículo para incluir en el próximo Plan de Ordenamiento Territorial, el cual se podría realizar de manera paralela a la implementación de la propuesta anteriormente mencionada

2 Definición marco jurídico y regulatorio del proyecto

El marco jurídico en el cual se sustenta la propuesta de regulación se basa en diferentes normas.

Al revisar el marco normativo del proyecto, se concluye que, para la implementación de las obligaciones, incentivos y penalizaciones de la política, no existe actualmente facultad por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Lo anterior debido a que la política, al tener incidencia en derechos fundamentales, tiene reserva de ley. Debido a esto, bajo el marco normativo actual:

- No se pueden crear obligaciones a las empresas a implementar los planes debido a que se estarían creando trámites y limitaciones a derechos fundamentales (derecho a la libre circulación - art. 24 Constitución Política de Colombia). Es preciso aclarar que, como está concebida la política no existe fundamento legal que la sustente, por eso se hace necesaria la creación de una norma del orden nacional. La función de expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas, en especial cuando estas generan cargas sobre el administrado y limitaciones a derechos fundamentales, está en cabeza de la rama legislativa, (art. 150 Constitución Política de Colombia). El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición, de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas. La cláusula de reserva de ley identifica constitucionalmente asuntos que deben ser de exclusiva competencia del legislador ordinario y frente a los cuales le está prohibido conceder facultades extraordinarias. Ahora bien, y respecto a lo que nos ocupa para el desarrollo de la política, la reserva de ley estatutaria en materia de derechos fundamentales es excepcional, en tanto que la regla general se mantiene a favor del legislador ordinario. Es decir, el Congreso es el encargado de legislar al respecto.
- No se pueden crear impuestos o establecer incentivos sobre impuestos debido a que, esta también es una facultad reservada al legislador. La Corte Constitucional ha señalado que cuando el legislador establece tributos de carácter nacional tiene la obligación de señalar todos sus componentes, de manera clara e inequívoca. Ahora bien, no sucede lo propio respecto de los impuestos de carácter territorial donde, aunque siempre deberá mediar la intervención del legislador, éste puede autorizar su creación bajo una de dos hipótesis: en primer lugar, puede ocurrir que la propia ley agote los elementos del tributo, caso en el cual las entidades territoriales tendrán la suficiente autonomía para decidir si adoptan o no el impuesto y, en segundo lugar, puede tratarse simplemente de una ley de autorizaciones, donde serán las correspondientes corporaciones de representación popular, en el ámbito territorial, las encargadas de desarrollar el tributo autorizado por la ley (Sentencia C-891/12). (art 150 Constitución Política de Colombia)
- No se pueden establecer multas o cualquier tipo de sanción, incluidas las ambientales por la movilidad de los empleados. Lo anterior debido a que frente a las facultades extraordinarias que podría tener el alcalde, en la Constitución de 1991, además de estar sujetas a la cláusula de reserva de ley, estas facultades cuando se confieren en especial para proferir normas relativas al derecho sancionador, no son ilimitadas, precisamente por la afectación de los derechos de las personas que varía entre el derecho penal y las sanciones administrativas. Ahora bien, frente

a las ambientales específicamente, si bien estas ya están desarrolladas legalmente, para su imposición es necesario demostrar daño ambiental, supuesto que haría de muy difícil aplicación la sanción en la política a implementar. (Sentencia C-710/01)

En consecuencia, es necesario incluir el cambio normativo toda vez que no existe herramienta jurídica que permita la implementación de la política sin la creación de una norma que le dé un marco general en cuanto a obligaciones y sanciones.

La tabla a continuación contiene la compilación de antecedentes normativos y jurisprudenciales para la implementación de la política desde la Constitución Política de Colombia (1991) hasta el decreto 1082 de 2015.

Tabla 1 – Normas nacionales

RANGO NORMATIVO	N°	AÑO EN QUE FUE EMITIDA	OBJETO
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA		1991	
LEY	105	1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones
LEY	336	1996	Estatuto General de Transporte
LEY	489	1996	Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones
LEY	388	1997	Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones
LEY	769	2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
LEY	1083	2006	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.
LEY	1753	2015	Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” Diario Oficial No. 49358 del 09 de junio de 2015.

LEY	1801	2016	Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia.
LEY	1811	2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.
CONPES	3167	2002	Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros
CONPES	3260	2003	Política nacional de transporte urbano y masivo
CONPES	3368	2005	Política nacional de transporte urbano y masivo - seguimiento
DECRETO	1421	1993	Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá
DECRETO	1079	2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
DECRETO	1082	2015	Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional.
DECRETO	054	2017	Por medio del cual se establecen medidas para la circulación de vehículos automotores y motocicletas, en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años y se dictan otras disposiciones
ACUERDO	663	2017	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital
ACUERDO	660	2017	Por medio del cual se establece el programa institucional "Al Trabajo en Bici" y se dictan otras disposiciones
ACUERDO	645	2016	Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 — 2020 "Bogotá Mejor para Todos", incluye entre otras metas, la de "diseñar e implementar una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital" y "realizar el 100% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de la movilidad menos contaminante".

Fuente: Elaboración propia

3 Definición de la naturaleza jurídica del proyecto

En esta sección se presentan todos los fundamentos legales y constitucionales que posibilitan la implementación de la Política Pública PIMS en empresas (públicas y privadas) y universidades con más de 200 empleados en Bogotá por medio del mecanismo regulatorio propuesto en la siguiente sección.

Tabla 2 – Consideraciones para el decreto de la política para la implementación de los PIMS

Fundamento	Artículo/sección	Pertinencia
Constitución Política de Colombia	<p>Artículo 8. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.</p> <p>Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.</p> <p>Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.</p> <p>Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.</p> <p>Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.</p> <p>Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.</p> <p>Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.</p> <p>Artículo 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.</p> <p style="padding-left: 40px;">Numeral 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano</p> <p>Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.</p> <p>La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Todo colombiano puede circular libremente por el territorio con las limitaciones que establezca la ley. - Se impone la obligación colectiva de proteger las riquezas naturales de la nación. - Dispone que los colombianos tienen la obligación de velar por la conservación de un ambiente sano. - Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y el estado deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental. - Dispone que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. - La Ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural.

<p>Código de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente</p>	<p>Artículo 8. Se consideran factores que deterioran el ambiente, entre otros:</p> <p>Numeral 1. La contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovables. Se entiende por contaminación la alteración del ambiente con sustancias o formas de energía puestas en él, por actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del ambiente o de los recursos de la nación o de los particulares. Se entiende por contaminante cualquier elemento, combinación de elementos, o forma de energía que actual o potencialmente puede producir alteración ambiental de las precedentemente escritas. La contaminación puede ser física, química, o biológica</p>	<p>Define entre los factores que deterioran el ambiente la contaminación del aire.</p>
<p>Ley 105 de 1993</p>	<p>Principios rectores del transporte</p> <p>Artículo 2. Principios Fundamentales</p> <p>b. DE LA INTERVENCION DEL ESTADO. Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.</p>	<p>Consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.</p>
<p>Ley 769 de 2002</p>	<p>Artículo 6. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:</p> <p>Parágrafo 3°. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.</p> <p>Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.</p>	<p>Dispone que el Alcalde del Distrito es la autoridad de transporte en su jurisdicción velando por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público.</p>
<p>Ley 388 de 1997</p>	<p>Artículo 9. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar en aplicación de la presente ley, al cual se refiere el artículo 41 de la Ley 152 de 1994, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se</p>	<p>Establece que los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento territorial</p>

	define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.	formularán y adoptarán Planes de Movilidad.
Ley 1083 de 2006	Artículo 2. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial.	Es pertinente a demás por la inclusión del parágrafo al POT definido en la sección anterior.
Ley 1383 de 2010	Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios (...) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.	Prevé que a pesar de que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para la preservación de un ambiente sano y la proyección de uso común del espacio público.
Ley 1931 de 2018	Artículo 2. Principios. En el marco de la presente Ley se adoptan los siguientes principios orientadores para su implementación y reglamentación: <ol style="list-style-type: none"> 1. Autogestión: Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, desarrollarán acciones propias para contribuir a la gestión del cambio climático con arreglo a lo dispuesto en esta Ley y en armonía con las acciones desplegadas por las entidades públicas. 3. Corresponsabilidad: Todas las personas naturales o jurídicas, públicas, privadas, tienen la responsabilidad de participar en la gestión del cambio climático según lo establecido en la presente Ley. 	Establece como principios orientadores que las personas naturales y jurídicas tienen la responsabilidad de participar y contribuir en la gestión del cambio climático.
Decreto Ley 1421 de 1993	Artículo 38. Decreto Ley 1421 de 1993. <p>Numeral 1. Hacer cumplir la constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo.</p> <p>Numeral 3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito.</p>	Dispone cuáles son las funciones del Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

Fuente: Elaboración propia

4 Propuesta de regulación

4.1 Vías legales para la implementación normativa de la política

Para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la política planteada en el producto 2, se plantean tres vías para establecer una norma que contenga las obligaciones, incentivos y penalizaciones necesarias para que se implemente la política.. Dichas vías para la implementación son:

- **Creación de la sanción desde PND y Decreto Distrital:** Se plantea la creación de una norma en la ley que adopta el Plan Nacional de Desarrollo (en adelante PND) y un posterior decreto reglamentario distrital. Sobre esta alternativa es preciso establecer que la misma es la medida que permite implementar los requerimientos para hacer efectiva la política durante la actual administración, toda vez que el PND está próximo a ser presentado.
- **Expedición de normativa de derecho blando:** Se plantea una herramienta normativa de derecho blando-“soft law”, con el fin de establecer la política, pero con la vinculación voluntaria de los administrados.
- **Articulación al Plan de Ordenamiento Territorial:** Como complemento a alguna de las alternativas mencionadas, es la armonización del Plan de Ordenamiento Territorial (en adelante POT). Al respecto es preciso establecer que la medida es parcial respecto de la integralidad de la política ya que solo tendría incidencia respecto de obligaciones que tengan relación con urbanismo.

Si bien el PND es la herramienta más eficiente para la implementación de la política, ésta podría tomar al menos 6 meses para su aplicación. Es por esto que se recomienda paralelamente se continúe con el trabajo que se ha estado haciendo respecto del acompañamiento voluntario de las empresas reforzándolo a través de la expedición de normativa de derecho blando. Así mismo, es importante que se definan e incluyan los lineamientos necesarios en el POT, para reforzar la implementación de la política PIMS.

En resumen, se presentan a continuación las vías legales propuestas y sobre las cuales se hará una descripción y se señalarán sus ventajas y desventajas en el cuadro siguiente, son:

Tabla 3 – Ventajas y desventajas de las vías legales de reglas de penalización

Vía legal	Ventajas	Desventajas
<p>Creación de la sanción desde PND y Decreto Distrital: Norma en ley que adopte Plan Nacional de Desarrollo (en adelante PND) y Decreto Distrital</p> <p>Esta alternativa se plantea en dos fases:</p>	<ul style="list-style-type: none">• La primera fase da un marco legal habilitante para sanciones y obligaciones.• Es plausible que la ley habilitara a los municipios a adoptar PIMS y perfilara su régimen general.• La segunda fase: Ejercicio de una potestad directa, pero con posterioridad a la expedición de la norma habilitante.• La posibilidad de que el PND contemple una norma que	<ul style="list-style-type: none">• La primera fase: Depende directamente del Congreso de la República y el Ejecutivo para su expedición. Puede enfrentar oposición de los gremios en el Congreso.

<ul style="list-style-type: none"> • La primera fase pretende la inclusión de la obligación a los particulares de implementar los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (en adelante PIMS), con efecto a las empresas con un número de empleados superior a 200 y límites a la sanción. También deberá habilitar a los municipios y distritos a reglamentar estos asuntos. Es una alternativa a corto plazo, teniendo en cuenta que el PND está próximo a ser presentado al Congreso. • La segunda fase pretende que con esa facultad establecida en PND, la Alcaldía pueda establecer los trámites específicos y sanciones en el marco de lo establecido en la Ley. 	<p>habilite de manera general a los municipios que tienen la obligación de expedir POTs para dictar un PIMS, en el que se involucre tanto esfuerzos públicos como privados en el empeño por mejorar la calidad del aire y la movilidad de nuestras ciudades, tendría fácil articulación con las políticas que, con seguridad, el Gobierno busca impulsar. Por esa razón tendría fácil encaje, toda vez que podría conectar fácilmente con las bases del Plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan Nacional de Desarrollo es un asunto coyuntural podría implementarse inmediatamente. 	
<p>Expedición de normativa de derecho blando: Soft Law-Adhesión Voluntaria</p> <p>Esta alternativa plantea la expedición de un decreto donde se adoptaría la política en su integralidad, pero sin obligación de someterse a ella (vinculación voluntaria).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Permite mantener la política en su integralidad • Promueve la auto responsabilidad • Prescinde de la base legal se da en un plano de total autonomía. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poco eficaz, su cumplimiento es voluntario. • Para imprimirle eficacia el distrito tendría que incentivar, jurídica, material y económicamente.
<p>Articulación al Plan de Ordenamiento Territorial</p> <p>Esta alternativa pretende armonizar las herramientas ya existentes como los Planes de Ordenamiento Territorial (en adelante POT) y el Plan de Desarrollo Distrital (en adelante PDD) instrumentalizándolos para la implementación de los PIMS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En la actualidad estaría en ejercicio de una potestad directa con los límites establecidos en la constitución y las leyes. • Análisis más riguroso y complejo de cada obligación, en relación con cuestiones relacionadas con aspectos netamente urbanísticos. • Este instrumento brinda a la Alcaldía Mayor de Bogotá facultades para adoptar medidas en relación con edificaciones nuevas, vías, parqueaderos (públicos y privados) e, incluso, 	

	ordenación del tráfico (algo relevante no solo a efectos de establecer zonas de la ciudad sin circulación de vehículos, con bajas emisiones o con tránsito restringido, sino además carriles preferentes para carpools o bicicletas).	
--	---	--

Fuente: Elaboración propia

Después de haber analizado las vías para la implementación, se concluye:

- **Creación de la sanción desde PND y Decreto Distrital:** Es la vía jurídica óptima para desarrollar la política en su integralidad. Debido a cómo está concebida la política, no existe fundamento legal que la sustente, por eso se hace necesaria la creación de una norma del orden nacional, que es justamente lo que propone esta alternativa. Ya que ofrece una base integral a todo, se recomienda la implementación de la política vía esta alternativa.
- **Expedición de normativa de derecho blando:** Es una opción no descartable a pesar de sus limitaciones. No obstante, las medidas de soft law no contemplan la coerción como mecanismo de aplicación de la norma. Por el contrario, son enunciados normativos, formulados como principios abstractos, que carecen de fuerza vinculante pero que conservan relevancia jurídica. Así, la norma puede ser considerada para la vinculación voluntaria de la política, pero no para su imposición y aplicación con sanciones. De acuerdo con los efectos que pretende dársele a política, está no resulta un instrumento idóneo para su implementación.
- **Articulación al Plan de Ordenamiento Territorial:** Jurídicamente adecuada pero parcial respecto de la política. Si bien su implementación no es suficiente para implementar la política de manera integral, se recomienda su acción como mecanismo complementario de la política.

En consecuencia, teniendo en cuenta que la alternativa 1 es la recomendada para la implementación de los Planes de Movilidad Sostenible (PIMS) en las organizaciones públicas y privadas de Bogotá, se propone la expedición de un Decreto que defina los lineamientos para la formulación adecuada de la política. Previo a la expedición de dicho decreto se requiere modificar un artículo de la Ley 1083 del 2006 en el cual se establece algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones (dicha modificación se propone que se realice mediante la ley que adopte el PND). Por otra parte, como medida complementaria para nuevas edificaciones se propone la inclusión de un artículo en el POT distrital. En el anexo 1 se encuentran las propuestas de articulados para la implementación de la modificación del artículo de la Ley 1083 del 2006, el decreto reglamentario y el artículo para el Plan Nacional de Desarrollo.

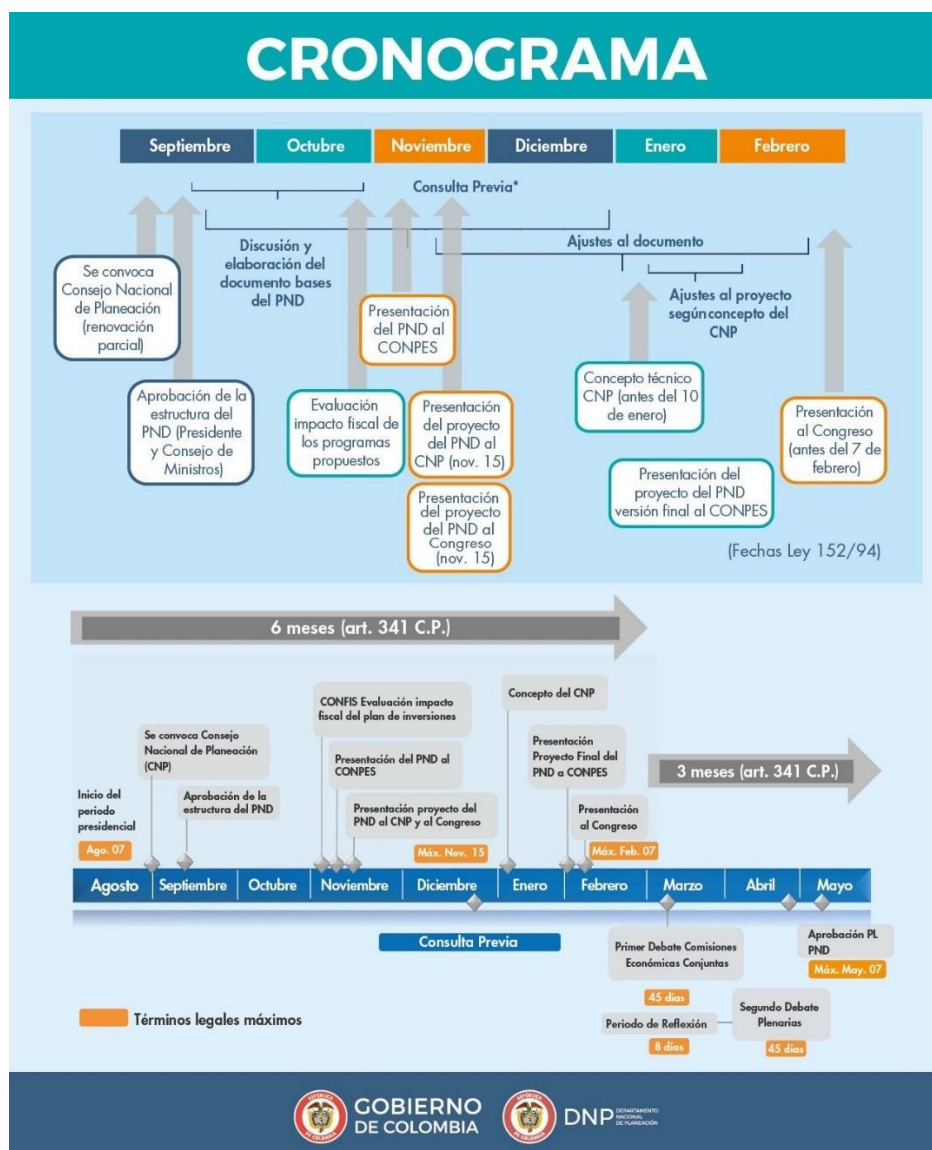
4.2 Hoja de ruta para la implementación de la propuesta de regulación

La implementación de la política se puede realizar mediante las alternativas legales mencionadas en la propuesta de regulación de este producto. Como se mencionó anteriormente la alternativa más óptima es la implementación mediante el desarrollo normativo en el Plan Nacional de Desarrollo, por lo cual

esta va a ser la prioritaria en la ruta crítica de implementación de la política. De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación, el Plan Nacional de Desarrollo tiene la siguiente ruta crítica:

- Presentación del proyecto de PND al Congreso: fecha máxima 15 de noviembre de 2018 (ver siguiente gráfica).
- Presentación del PND al Congreso: fecha máxima 7 de febrero de 2018 (ver siguiente gráfica).
- Aprobación del PND: fecha máxima 7 de mayo de 2019 (ver siguiente gráfica).

Figura 2 - Cronograma de aprobación del PND



Fuente: DNP, 2018

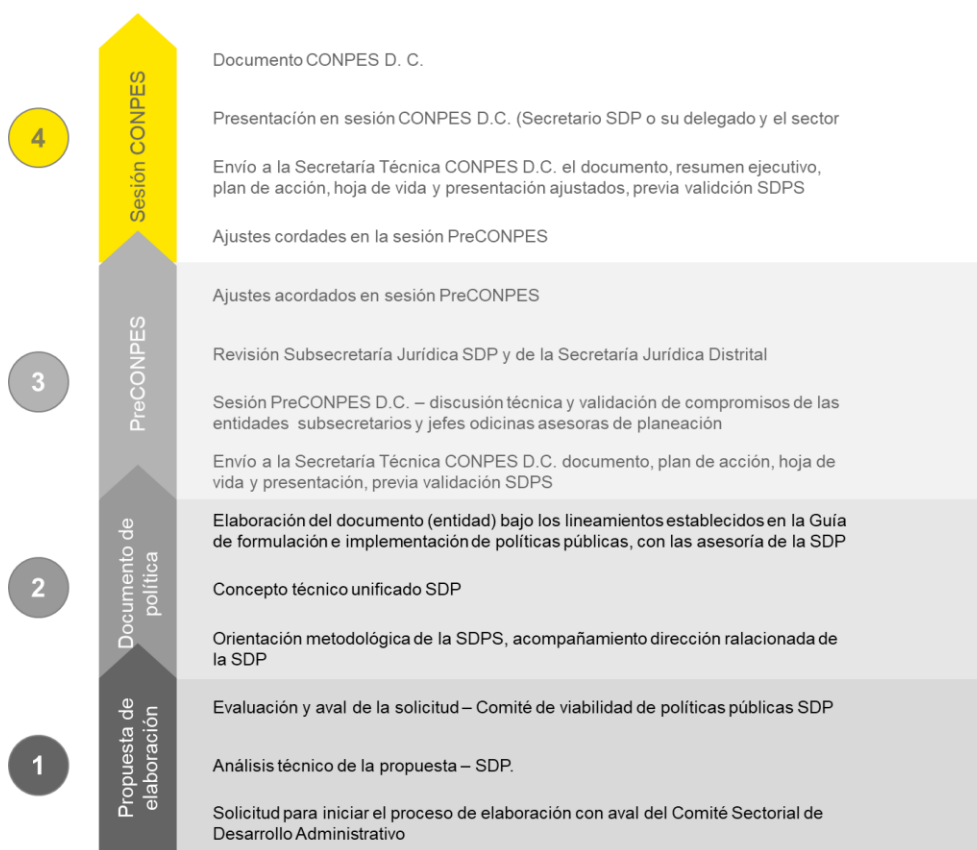
Al igual que el Plan Nacional de Desarrollo, la Política Pública para la Implementación de los PIMS también debe seguir una ruta crítica (ciclo de las políticas públicas) descrita en la Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del Distrito, adoptada en la Resolución 2014 de 2017. El ciclo de las políticas públicas sigue un hilo conductor, es decir, está compuesto por varias fases que deben desarrollarse de la mejor manera posible con el fin de proporcionar información suficiente para continuar con la siguiente.

El ciclo de las políticas públicas cuenta con 6 fases (Secretaría de Planeación, 2017):

- **Fase preparatoria:** En primer lugar toda política pública debe contar con la aprobación del CONPES D.C., la SDM debe elaborar una propuesta de máximo 5 páginas y solicitar su aprobación.
- **Fase de agenda pública:** En esta fase se espera la realización de un diagnóstico de factores estratégicos, el cual debe involucrar técnicas de investigación cualitativas y cuantitativas donde sea indispensable la participación de actores estratégicos y la recolección y análisis de datos. Dicho diagnóstico se debe presentar en un documento teniendo en cuenta cinco aspectos: identificación de actores, convocatoria, ámbitos temáticos, alcance de la participación, y mecanismos y metodología.
- **Fase de formulación:** En esta fase se debe elaborar un documento de política pública en el que se consoliden los aspectos más importantes del documento de diagnóstico (elaborado en la agenda pública), también debe contener la estructura de la política y el plan de acción. Este documento se debe presentar al CONPES D.C.
- **Fase de implementación:** Esta fase inicia una vez sea aprobado el documento CONPES D.C.

Ahora bien, el proceso para la elaboración de documentos CONPES sigue la siguiente ruta:

Figura 3 – Proceso de elaboración de documentos CONPES



Fuente: Elaboración propia, tomado de: (Secretaría Distrital de Planeación, 2018)

Teniendo en cuenta las fechas de presentación del Plan Nacional de Desarrollo y la alternativa para la implementación propuesta, se recomienda que: se expida un Decreto de adhesión voluntaria para gestionar inicialmente el cambio en las organizaciones, y la Propuesta de elaboración de la política pública se haga en paralelo con la presentación del PND al Congreso de la República (fecha máxima 7 de febrero de 2018); la elaboración del documento de política pública y el PreCONPES se debe llevar a cabo entre los meses de febrero y abril y la Sesión CONPES se debe desarrollar tan pronto como se dé la aprobación del PND.

En ese sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad debe presentar al Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo una propuesta para la elaboración de la política, para que sea validada por el Comité de Viabilidad de Políticas Públicas de la Secretaría Distrital de Planeación antes del 7 de febrero. Así, una vez aprobada la propuesta tener un margen de maniobra para la elaboración del documento diagnóstico y plan de acción de las fases de agenda pública y formulación. Estos documentos se deben presentar a la Secretaría Técnica del CONPES D.C. y una vez avalados tener las sesiones PreCONPES y CONPES.

En este sentido las fechas para la implementación del CONPES distrital y posterior implementación de la política son las siguientes:

- Propuesta de elaboración de política pública: Se debe presentar a la Secretaría de Planeación durante los primeros 2 meses de 2019.
- Expedición del decreto de adhesión voluntaria a la política: En paralelo a la elaboración de la propuesta de política pública se puede expedir un decreto de adhesión voluntario, con el fin de integrar empresas en fases tempranas de la política.
- Elaboración del documento de política pública y el PreCONPES: Entre los meses de febrero y abril.
- Sesión CONPES: Después de la expedición del PND (alrededor del inicio de mayo de 2019).
- Expedición de la reglamentación del artículo del PND por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá: durante el mes de mayo de 2019.
- Inicio de la fase de alistamiento: Junto con la expedición de la reglamentación del artículo del PND. Fecha máxima estimada al inicio de junio de 2019.
- Fin de la fase de alistamiento e inicio del primer ciclo de planeación por parte de las empresas (C0): Fecha máxima estimada al inicio de diciembre de 2019.

Por otro lado el desarrollo normativo del Plan de Ordenamiento Territorial se haría en paralelo a estas fechas. La implementación de este desarrollo normativo no afecta la implementación de los ciclos de la política general, por lo cual no hacen parte de la ruta crítica de implementación de la política. Sin embargo, es de aclarar que la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial debería quedar en firme en el 2019.

5 Anexos

5.1 Propuesta modificación Ley 1083 del 2006 en el PND

Dada la coyuntura actual de cambio de gobierno y expedición de un nuevo Plan Nacional de Desarrollo, se recomienda que la modificación a esta Ley se haga en el marco de la expedición de la ley que adopte el PND en 2019.

La ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”* en su artículo 2 establece la obligación para los alcaldes de los municipios y distritos de adoptar mediante decreto Planes de Movilidad en concordancia del Plan de Ordenamiento Territorial. Para que la propuesta de Decreto para adoptar la política pública PIMS tome fuerza se requiere la adición del siguiente párrafo a dicho artículo:

“Parágrafo 2.- Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad, la movilidad y la más eficiente gestión del cambio climático desde lo local, las entidades municipales, distritales y las áreas metropolitanas podrán desarrollar una Política Integral de Movilidad Sostenible. Este instrumento tiene como objetivo transformar la cultura de la movilidad y maximizar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte urbano, en un horizonte de mediano plazo de al menos 6 años, brindándole a sus destinatarios la flexibilidad de libremente escoger entre distintas opciones, para el cumplimiento de las metas establecidas en la política, posibilitando la aplicación gradual e incentivando su mayor compromiso con el paso del tiempo. En aras de perseguir sus fines de interés general, la Política podrá contener medidas orientadas a desincentivar el uso de los vehículos privados, incentivar su uso más racional, reducir los desplazamientos innecesarios, sus distancias o tiempos, así como los viajes en horas pico, y fomentar el uso del transporte público y de modos de transporte sostenibles. Las personas jurídicas con más de 200 empleados, ubicados en una o en varias sedes asentadas en el mismo término municipal, distrital o el área metropolitana, dentro de los tres (3) meses siguientes a la expedición de la Política Integral de Movilidad Sostenible por la máxima autoridad, con arreglo a los lineamientos que ésta defina, presentarán un Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS), en el cual se establecerán los compromisos particulares y las metas que se asumen frente a la movilidad y la sostenibilidad del transporte local.

El municipio, distrito o área metropolitana definirá también los indicadores que permitan hacer seguimiento y evaluar los resultados de la política. La no presentación oportuna del plan por parte de los sujetos obligados, la falta de reporte de la información a la autoridad de tránsito y el incumplimiento de los compromisos, dará lugar a que se les impongan multas mensuales de hasta 100 SMLMV. La sanción se impondrá con arreglo a los criterios de graduación definidos por el artículo 50 del CPACA. Los municipios, distritos y áreas metropolitanas definirán los esquemas de reconocimiento público e incentivos que distinguirán a los sujetos obligados que obtengan los mejores resultados.”

5.2 Propuesta de Decreto Distrital reglamentando artículo en PND

Exposición de motivos

La congestión vehicular es uno de los principales problemas que enfrentan las ciudades en la actualidad. Paradójicamente, este fenómeno es un síntoma de prosperidad económica; un mayor ingreso de la población hace que la capacidad de acceder a modos de transporte privados, como el automóvil y la motocicleta, sea elevada. La tenencia del automóvil no es el problema, sino su uso indiscriminado.

En un esquema de ciudad sostenible para el futuro, es fundamental que las personas adopten hábitos de movilidad consecuentes con la problemática. La solución a la congestión vial en las ciudades no consiste únicamente en proveer más infraestructura para que todos puedan circular en modos privados motorizados, sino en gestionar la demanda de los diferentes modos de transporte. Teniendo esto en cuenta, el objetivo es maximizar la eficiencia de todo el sistema de transporte urbano, desincentivando el uso de los vehículos privados y fomentando el uso de modos de transporte sostenibles como lo son el transporte público y el transporte no motorizado.

Bogotá es una ciudad con una problemática significativa en cuanto a congestión vehicular. Según el ranking de congestión global INRIX,¹ Bogotá es la sexta ciudad con el peor indicador de todo el estudio, indicando que un viajero promedio gasta 75 horas pico al año en el tráfico de la ciudad (INRIX, 2017).

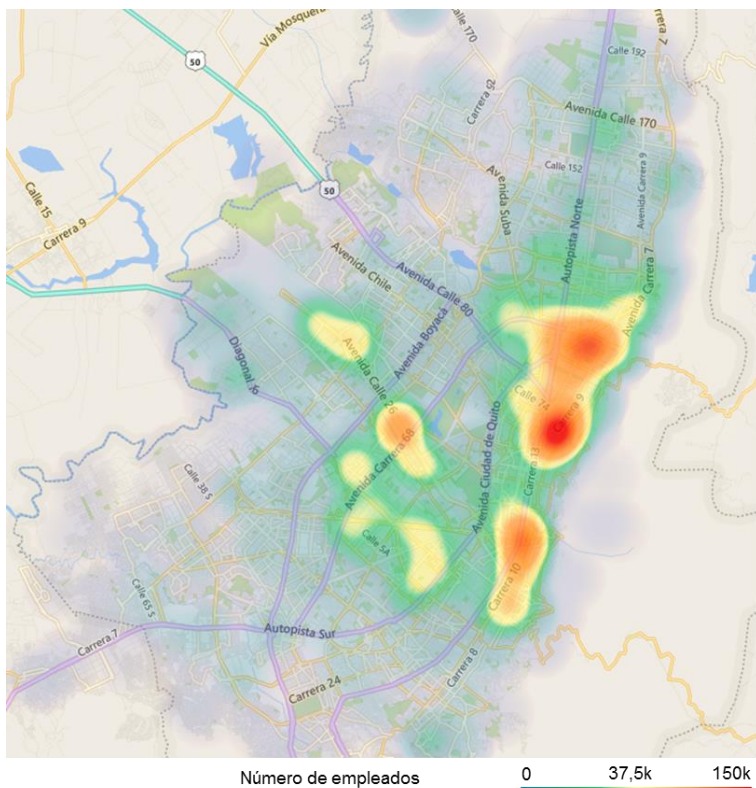
El promedio de velocidad de los vehículos que transitan por Bogotá varía año a año dependiendo del incremento del parque automotor. A partir del año 2009, la ciudad ha presentado velocidades promedio inferiores a los 30 km/h, teniendo como registro más bajo el año 2011 (23,27 km/h). En el año 2015 la velocidad promedio de los vehículos que transitan en la ciudad fue 24.86 km/h (SIMUR, 2016). Esta problemática incrementa si tenemos en cuenta el crecimiento del parque automotor el cual ha aumentado en 46% entre 2010 y 2015 (SIM, 2015).

El sector transporte en Bogotá es responsable de una proporción significativa de las emisiones. Según el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá (2010), las fuentes móviles son responsables del 56% de las emisiones de material particulado, y con respecto a otros gases contaminantes como NOx, THC, CO y CO₂, aportan casi la totalidad de las emisiones.

Teniendo en cuenta la Encuesta de Movilidad de Bogotá del 2015, en la ciudad diariamente se hacen 12,7 millones de viajes con una duración superior a 15 minutos de los cuales el 43,4% son desplazamientos desde y hacia el trabajo. En cuanto a los modos de transporte utilizados para desplazamientos hacia el trabajo, el SITP y el transporte público tradicional, son los modos más utilizados, con un 32,7%. El sistema Transmilenio y el vehículo particular son los modos que le siguen, con un 18,6% y 15,1% respectivamente. La bicicleta representa el 7,2% de los viajes, y por último, la caminata representa el 8% de los viajes al trabajo.

¹ El estudio de INRIX 2017 (Global Traffic Scorecard) analizó la congestión en 1.360 ciudades en 38 países, y se caracterizó por el estudio más amplio en ejecutado con Big Data hasta el momento. El ranking obtenido ordenando las ciudades de peores a mejores niveles de congestión. Para tener como punto de referencia, en ese estudio se identificó Los Ángeles como la ciudad con el peor indicador ya que sus habitantes pasan 102 horas al año en el tráfico de la ciudad (*peak hours spend in congestión*).

En el 2015 en Bogotá existían 4.204.000 personas ocupadas de las cuales el 56% contaban con una ocupación formal (Cámara de Comercio; Uniandes, 2016). Para el cierre del año 2017, en la ciudad y los municipios aledaños², se encuentra que existen 465 mil empresas³, de las cuales el 91% son microempresas, 6,5% son pequeñas, 1,8% son medianas y 0,7% son grandes (Cámara de Comercio de Bogotá, 2018).



Fuente: Elaboración Propia; Datos: EMIS

Adicionalmente, se identificaron 4 puntos específicos que aglomeran gran parte de la población de empresas analizadas⁴. En estas cuatro áreas se encuentran cerca de 790 mil trabajadores, lo que corresponde al 41,2% de la población analizada, y el 18,9% del total de la población ocupada de la ciudad⁵:

² Municipios en donde la Cámara de Comercio de Bogotá tiene alcance, los cuales corresponden a 59 municipios de la región

³ Sin contar con establecimientos de comercio.

⁴ Las empresas que se tuvieron en cuenta para este análisis fueron un total de 5.222 (que cuentan con más de 50 empleados y agrupan un total de 1.993.497 empleados). Son las mismas empresas utilizadas para la caracterización de empresas en el producto 1. Se utilizó una base de datos de EMIS, la cual se alimenta de entidades oficiales tales como: Superintendencia de Sociedades, Superintendencia Financiera, Superintendencia de Salud, Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, Cámara de Comercio de Bogotá, Contraloría General de la Nación, entre otras...

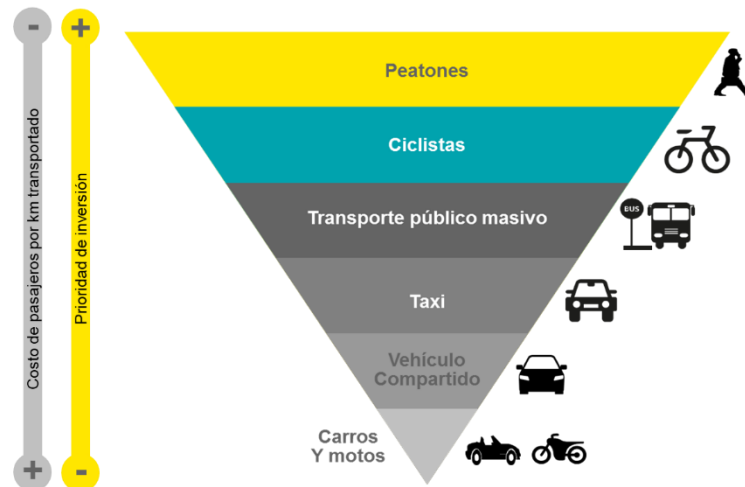
⁵ Estas zonas fueron identificadas en el desarrollo del producto 1 de la consultoría – elaboración de la línea base de la política.

- Zona de la Calle 26 (entre la Avenida la Esperanza y Calle 53, y entre la Avenida Rojas y Calle 50)
- Centro de la ciudad (entre la Avenida Jiménez y Calle 36, y entre la Avenida Caracas y Carrera 7)
- Zona de la Calle 72 (entre las calles 67 y 76, y entre la Avenida Caracas y Carrera 7)
- Zona del Chicó (entre las calles 92 y 100, y entre la Autopista Norte y Carrera 7)

La distribución espacial de las actividades, donde gran parte de sus puestos de trabajo se concentran en el borde oriental de la ciudad, lleva a que se tengan flujos pendulares, con grandes desplazamientos en la misma dirección en horarios similares, lo que conlleva a una alta congestión, especialmente en las horas pico. Sin embargo, Bogotá al ser una ciudad densa y compacta, lleva a que sea muy conveniente el uso de transporte público, la bicicleta y la caminata (Área terrestre: 525 km²; densidad poblacional: 17.300 personas por km²; (Demographia, 2018).

Por este motivo, modificar los patrones actuales de desplazamiento de la población ocupada de Bogotá, por unos más sostenibles generaría un impacto significativo tanto en la congestión como en la calidad del aire de la ciudad. Para lograrlo es necesario que las organizaciones tanto públicas y privadas promuevan e implementen medidas para lograr cambios comportamentales significativos en sus empleados en materia de movilidad.

La movilidad sostenible busca implementar la pirámide invertida en la cual los desplazamientos caminando representen la mayoría, seguido por los viajes no motorizados sobre ruedas, después el transporte público y por último los desplazamientos realizados en transporte privado (moto, auto). Aunque este modelo es lo deseable, es un objetivo que se logra a largo plazo, donde la continuidad de la implementación y control de las políticas públicas a lo largo de diferentes administraciones es un elemento clave.



Fuente: Elaboración propia

Consciente de esta situación, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (SDM) en el año 2016 conformó la Red Distrital de Movilidad sostenible, Muévete Mejor. La red busca transformar la movilidad hacia el trabajo y el estudio promoviendo el uso de modos más sostenibles de transporte en Bogotá. Algunos objetivos específicos son: aumentar la productividad de las organizaciones y de la ciudad; reducir

la congestión, las emisiones de CO₂ y los niveles de accidentalidad vial; mejorar la calidad del aire y mejorar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.

A partir de ese año, la SDM ha venido implementando varias iniciativas desde la red como las siguientes:

- Día sin carro para funcionarios del distrito el primer jueves de cada mes.
- Los funcionarios públicos reciben medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado en bicicleta.
- Promueven que las empresas diseñen e implementen PIMS de forma voluntaria.
- Retos entre organizaciones como por ejemplo: El reto Bici + peatón: las organizaciones que se inscribieron debían convocar a sus colaboradores y estudiantes para desplazarse en bicicleta y en caravanas de peatones a sus lugares de estudio y de trabajo. Los ganadores fueron aquellos que lograron la mayor cantidad de viajes activos y aquellas que lograran superar una meta de 15% de viajes activos respecto al total de colaboradores.
- Concursos tales como: “Bogotá se mueve sostenible”, “Cuando te mueves, Bogotá se mueve”
- Premios y reconocimientos para las empresas de mejor desempeño

Actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra implementando la política de PIMS, la cual busca la implementación masiva de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) tanto en empresas públicas como privadas de la ciudad buscando promover cambios en el comportamiento de los bogotanos en materia de movilidad sostenible. De acuerdo con la definición de la Secretaría de Movilidad, los PIMS son un conjunto de estrategias de movilidad empresarial dirigidas a fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes generados y atraídos a los lugares de trabajo.

Así mismo, mediante el artículo XX de la Ley XX, el gobierno ha dispuesto que las entidades municipales, distritales y las áreas metropolitanas podrán desarrollar una Política Integral de Movilidad Sostenible, que incluya la responsabilidad de las entidades públicas y privadas de generar Planes Integrales de Movilidad Sostenible. Teniendo en cuenta, este contexto y el lineamiento legal para la implementación de la política, se desarrolla el siguiente decreto, reglamentando el artículo XX de la Ley XX.

Decreto Distrital No.

“Por medio del cual, se adopta la Política Integral de Movilidad Sostenible PIMS y los Planes Integrales de Movilidad PIMS”

(...) Fecha

Diario Oficial No. (...)

El Alcalde Mayor de Bogotá

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en (...) El artículo del PND, en las Leyes 769 de 2002, 1083 de 2006, 1931 de 2018 y del Decreto Ley 1421 de 1993

CONSIDERANDO

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia todo colombiano, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley.

Que en el artículo 8 de la Constitución Política de Colombia se impone una obligación colectiva de proteger las riquezas naturales de la Nación.

Que el ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en la Constitución implica responsabilidades, como la prevista en el artículo 95 numeral 8, donde como colombianos estamos obligados a velar por la conservación de un ambiente sano.

Que de acuerdo a lo establecido en los artículos 79 y 80 de la Constitución Política de Colombia todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y el Estado deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, dentro de los que se encuentra la contaminación del aire, definida como tal en el artículo 8° numeral 1° del Código de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Que la planeación integral del territorio y la movilidad sostenible son dos conceptos estrechamente relacionados entre sí de tal forma que cada uno modifica e interviene en el funcionamiento de los otros.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

De acuerdo a la Ley 769 de 2002 el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad de transporte en su jurisdicción velando por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y asistencia.

Que de acuerdo a lo establecido en la Ley 1083 de 2006, con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad.

Que la Ley 1083 de 2006, prevé la vinculación a la política de planeación urbana sostenible de las autoridades del orden nacional y territorial, que al estar claramente establecidas las obligaciones para las autoridades, es necesario extender la política a los privados para tomar medidas para contribuir a la

sostenibilidad, la movilidad y la más eficiente gestión del cambio climático desde lo local, como medida que promueve el desarrollo del Distrito.

Que la Ley 1383 de 2010, prevé todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que de acuerdo a lo establecido en la Ley 1931 de 2018, en virtud del principio de autogestión, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, desarrollarán acciones propias para contribuir a la gestión del cambio climático con arreglo a lo dispuesto en esta ley y en armonía con las acciones desplegadas por las entidades públicas.

Que la misma ley, desarrolla el principio de corresponsabilidad donde todas las personas naturales o jurídicas, públicas, privadas, tienen la responsabilidad de participar en la gestión del cambio climático.

Que de acuerdo a lo establecido en la Ley del PND (Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad, la movilidad y la más eficiente gestión del cambio climático desde lo local, las entidades municipales, distritales y las áreas metropolitanas podrán desarrollar una Política Integral de Movilidad Sostenible (PIMS). Este instrumento tiene como objetivo transformar la cultura de la movilidad y maximizar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte urbano, por lo que podrán contener medidas orientadas a desincentivar el uso de los vehículos privados, incentivar su uso más racional, reducir los desplazamientos innecesarios y fomentar el uso del transporte público y de modos de transporte sostenibles.

Que el Acuerdo 663 del 3 de marzo de 2017, establece, como la Administración Distrital promoverá una estrategia que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad.

Que los numerales 1 y 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 disponen que son funciones del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., "Hacer cumplir la Constitución, la ley, los Decretos del Gobierno Nacional y los Acuerdos del Concejo" y "Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito", respectivamente.

DECRETA

Artículo 1. Objeto. Por medio del reglamenta la formulación, aprobación, implementación y sanción de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible, de los que trata el artículo XX de la Ley XX de 2019, con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad, la movilidad y la más eficiente gestión del cambio climático desde lo local, como medida que promueve el desarrollo del Distrito Capital.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos del presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

PIMS: Instrumento de planeación, que reúne un conjunto de estrategias de movilidad que buscan fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados

por los funcionarios, contratistas y demás colaboradores de las entidades del Distrito desde y hacia sus lugares de trabajo.

Artículo 3. Sujetos obligados a la presentación de los PIMS. Deberán presentar los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS), todas las personas jurídicas, públicas y privadas con más de 200 trabajadores ubicadas en una o en varias sedes, en el Distrito Capital.

Artículo 4. Lineamientos para la formulación de los PIMS. Los PIMS deberán ser desarrollados teniendo en cuenta los lineamientos, tiempos, estrategias, contenidos en la guía anexa a este decreto. Los PIMS deben tener como mínimo el siguiente contenido:

- Diagnóstico de la movilidad de la organización (Línea base de movilidad)
- Designación de un el equipo encargado del PIMS en la entidad
- Estrategias de movilidad a implementar
- Plan de acción
- Estrategia de seguimiento
- Estrategia de comunicación

Para la ejecución de los Planes se tendrán presentes, entre otras, estrategias; la promoción de viajes activos a pie y en bicicleta, cicloparqueaderos, viajes en transporte público, teletrabajo, horario flexible, horario escalonado, vehículo compartido, días de la movilidad sostenible, restricción de estacionamientos e ingreso de vehículos automotores al interior de la organización, capacitación en prácticas de conducción eco-eficiente de vehículos, para lo cual, se establecerán estrategias cuyas metas conduzcan a la reducción de emisiones contaminantes.

Artículo 4. Aprobación, seguimiento, control, evaluación y sanción. La Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará lo pertinente, seis (6) meses después de publicado el presente acto administrativo.

Artículo 6. Esquemas de reconocimiento público e incentivos. Las personas de las que trata el artículo 3, que obtengan los mejores resultados, serán reconocidas públicamente en el *Ranking de las Empresas Comprometidas con la Modalidad*. El indicador será publicado cada dos años, en la plataforma web de la SDA y SDM. Este ranking será una medida del progreso relativo de las empresas en la implementación de los PIMS y servirá como incentivo a las empresas a estar en los primeros puestos.

Artículo 7. Vigencia y derogatoria. El presente Decreto rige desde el momento de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

5.3 Propuesta complementaria de inclusión dentro del POT

Como se estableció en el producto 2 de la consultoría, el grupo objetivo que se quiere cobijar con la política pública para la implementación de Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) son las empresas públicas y privadas y universidades de Bogotá con más de 200 empleados. Adicionalmente, en el grupo objetivo de la política se incluye a las nuevas edificaciones, teniendo en cuenta esto, se recomienda en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que actualmente está en construcción, incluir un artículo con los siguientes requisitos:

- Las edificaciones nuevas deberán contar con un número mínimo de estaciones de recarga para los vehículos eléctricos.
- Las edificaciones que en sus oficinas alberguen más de 200 colaboradores deberá tener la disponibilidad de duchas.
- Se deberá establecer un número máximo de parqueaderos de acuerdo al tamaño de la edificación.

Así las cosas, para implementar la alternativa 3, el artículo que se propone incluir en el POT es el siguiente:

Artículo: *Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad, la movilidad y la más eficiente gestión del cambio climático desde lo local, el Distrito Capital adoptará una Política Integral de Movilidad Sostenible (PIMS). Este instrumento tiene como objetivo transformar la cultura de la movilidad y maximizar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte urbano, en un horizonte de mediano plazo, de al menos 6 años, contando con el apoyo de los particulares y su ejecución gradual en el tiempo. Para desincentivar el uso de los vehículos privados, incentivar su uso más racional, reducir los tiempos de desplazamiento y fomentar el uso del transporte público y de modos de transporte sostenibles, el Distrito Capital:*

Impondrá la obligación de contar las edificaciones nuevas con un número mínimo de puntos de recarga para los vehículos eléctricos, la disponibilidad de duchas para el uso de oficinas y con capacidad de más de 200 personas (...) y un número máximo de cupos de parqueadero para vehículos y mínimo para estacionamientos de bicicletas.

Promoverá la expansión de la red distrital de ciclo rutas y alianzas público-privadas para fortalecer la disponibilidad de bicicletas públicas y el uso de instalaciones privadas para el funcionamiento de bici-parqueaderos, en particular en las zonas de concentración de los centros de trabajo, las estaciones del sistema integrado de transporte público y sus zonas aledañas.