

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

MEMORANDO

PARA: Dr. Dagoberto García Baquero
Secretario general de la corporación

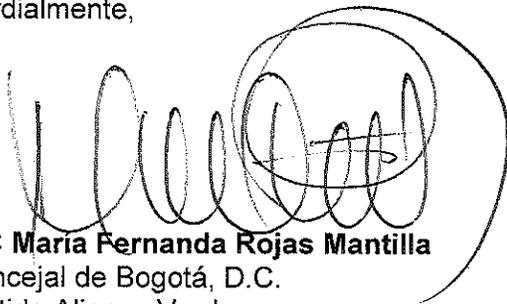
DE: H.C María Fernanda Rojas Mantilla

CONCEJO DE BOGOTA 07-12-2018 12:25:43
Al Contestar Cite Este Nr.:2018IE16868 O 1 Fol:1 Anex:0
Origen: 210 OFICINA 210/ROJAS MANTILLA MARIA FERNAND
Destino: SECRETARIA GENERAL/GARCIA BAQUERO DAGOBER
Asunto: PONENCIA POSITIVA SEGUNDO DEBATE
Obs.: PA 489, 529/18 ACUMLS

ASUNTO: Ponencia para segundo debate, Proyecto de Acuerdo No. 489 y 529 de 2018 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA MITIGAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE LA TARIFA, VALIDACIÓN, TIQUETE O MEDIOS QUE UTILICEN LOS USUARIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO"

De conformidad con lo señalado en el asunto me permito ratificar ponencia positiva para segundo debate al proyecto de acuerdo No. 489 y 529 de 2018 acumulado por unidad de materia, con las modificaciones realizadas en Comisión Primera Permanente de Plan.

Cordialmente,



H.C María Fernanda Rojas Mantilla
Concejal de Bogotá, D.C.
Partido Alianza Verde

Proyectó y elaboró: Jair Camargo -385-7/12/2018



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PONENCIA PROYECTOS DE ACUERDO No. 489 y 529 DE 2018

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos para el diseño de una estrategia integral que mitigue la evasión y fraude al sistema de Transmilenio, mediante la creación del Registro Distrital de Evasores al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.

ANTECEDENTES

Es la primera oportunidad en la que se presentan estos proyectos para discusión.

JUSTIFICACIÓN

En Transmilenio se hacen diariamente más de 2.3 millones de viajes, y el límite de capacidad se ve afectado en las horas pico de la mañana (05:30 a 06:30 am) y tarde (5 a 6 pm), en este periodo de tiempo, el Sistema registra cerca de 265 mil usuarios accediendo en una hora. Las 5 estaciones que hacen parte de la troncal extensión Soacha registran cerca de 21 mil ingresos y 3 mil egresos durante la hora pico am y cerca de 4 mil ingresos y 13 mil egresos durante la hora pico pm.¹

Para atender el alto volumen de pasajeros, el 100% de la flota provista por los concesionarios es activada, la cual suma 1.900 buses, con 303 biarticulados, 1.337 articulados y 260 padrones duales.²

Estas cifras, no reflejan las diferentes problemáticas que afectan el funcionamiento y que generan inconformidad por parte de los usuarios. Entre dichas problemáticas se encuentra, la evasión en el pago del pasaje (COLADOS), acción que ocasiona pérdidas aproximadamente por valor de \$477 mil millones anuales, generando un déficit operacional acumulado de \$3 billones de pesos desde el año 2011.

Así mismo, el informe de estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP con corte a 30 de abril de 2017³, registro que en el año 2017 ingresaban diariamente al sistema de Transmilenio 2.600.000 pasajeros, para lo cual, en promedio funcionaban de forma constante 2005 buses.

¹ http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/rendicion_de_cuentas_2017_transmilenio_sa

² ibidem

³ file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Informe_mensual_mes_de_Mayo_2017_NV1.pdf



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

El equivalente de colados según estos datos y según Secretaría de Movilidad es de aproximadamente el 2.8% de los usuarios de Transmilenio, es decir, casi 32.000 personas a diario usan el servicio de Transmilenio sin pagar. Sin embargo, es evidente que esta cifra es subestimada y que la evasión podría llegar a superar el 10% de los usuarios.

Según estos datos, en el año 2017, el total de pérdidas para el Distrito por colados en Transmilenio representó poco más de \$317.550.000.000, es decir, más de la mitad respecto al déficit estimado en el año 2015.

Teniendo en cuenta las cifras señaladas anteriormente la problemática de los colados viene en aumento y cada vez genera más pérdidas para el sistema, adicionalmente, los evasores hacen que los buses lleguen al límite de pasajeros incomodando a aquellos que usan el servicio de manera adecuada, en este sentido, además de generar pérdidas en el recaudo del sistema, también crea dificultades para los operadores, impidiendo calcular la carga que deben soportar sus buses obligándolos a asumir sobre-costos en su operación. Adicional a esto, distorsiona las cifras del sistema asociadas a la oferta de buses disponibles para prestar un servicio acorde a lo expectativas de la sociedad.

A continuación, se observa el porcentaje estimado de evasores en las troncales de Transmilenio:

TRONCAL	PORCENTAJE DE EVSION (%)
Caracas Sur	5.3%
Eje Ambiental	4%
Américas	3.6%
Caracas Norte	3.2%
NQS-Sur	3.1%
NQS-Central	2.7%
Ochenta	2.2%
Calle 26	1.8%
Carrera 10	1.6%
Suba	1.5%
Auto norte	1%

Tomado de: Transporte público (2017) Secretaria Distrital de Movilidad



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Según Secretaría de Movilidad, las principales condiciones que conllevan a que los ciudadanos no paguen el pasaje son: las troncales más concurridas no cuentan con pie de fuerza suficiente y en parte eso se debe al mal diseño de la troncal y poca frecuencia de buses. Segundo, las troncales ubicadas en sectores comerciales concentran usuarios que frecuentan el sistema para distancias largas y que incluso requieren del SITP para llegar a sus hogares, por lo cual, argumentan que es muy costoso, a una persona cuyo sueldo no es ni siquiera el mínimo legal vigente. Tercero, el sistema presenta altas tasas de congestión en horas pico, razón por la cual los usuarios prefieren evadir colas de pago para llegar de forma anticipada a sus hogares.

Por otra parte, esta evasión genera una pérdida de vidas humanas que es agobiante para cualquier sociedad. Se han registrado a la fecha a causa de la evasión, en Bogotá, con el ánimo de ahorrarse el costo de un pasaje, entre los años 2015 y 2018 un total de 50 personas muertas. Si se suma el valor del pasaje actual, el resultado es \$115.000, valor que no justifica el dolor que sienten las familias a causa de esta mala práctica.

MUERTES DE COLADOS EN TRANSMILENIO	
AÑO	MUERTOS
2018	18
2017	5
2016	1
2015	26

Elaboración Propia basada en prensa

Estas muertes son fiel reflejo de una práctica inadecuada que se ha convertido en una constante dentro las estaciones del Sistema. El impacto de esta práctica ha llegado al punto de que se tienen identificadas varias estaciones donde se presenta el mayor número de colados, entre estas: "Flores, Calle 72, Bicentenario, Calle 63, Avenida Jiménez, Molinos, Banderas, Patio Bonito, Santa Lucía, Parque y Pradera, sin contar los portales"⁴ (La FM. 2018).

Para contrarrestar estos problemas, se han planteado diversas acciones con poco o nulo resultado, Transmilenio se ha enfocado en tres líneas de acción:

⁴ <https://www.lafm.com.co/bogota/las-estaciones-de-transmilenio-mas-afectadas-por-los-colados>



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

- i. Infraestructura.
- ii. Seguridad.
- iii. Atención al usuario y cultura ciudadana.

En este orden de ideas, en el año 2016 se contrató un experto internacional, con la intención de generar recomendaciones en el control de fraude dentro del sistema, el estudio señala que:

“...las acciones de orden estructural para el control de fraude en el sistema, la sustitución de Barreras de Control de Acceso (BCA) y puertas en el sistema troncal, y las Barreras de Control de Acceso (BCA) en el sistema zonal. En relación con las actuales BCA son totalmente vulnerables y permiten que los usuarios fácilmente las traspasen evadiendo el pago.”⁵ (TransMilenio. 2018)

Posteriormente, se suscribió contrato No. 01 de 2017 con la firma Transconsult Sucursal Colombia, para el diseño y evaluación de pruebas pilotos de intervención técnica en puertas y barreras de control de acceso, en una muestra de estaciones, portales y buses para combatir la evasión en TransMilenio.

En este sentido, la consultoría a cargo de la Dirección de Seguridad, le compete: levantar la línea base en una muestra de 2 portales, 4 estaciones y 10 buses, en los componentes de puertas y barreras de control de acceso.

Por otro lado, en la línea de cultura ciudadana, desde el año 2016 se inició la primera fase de un estudio para levantar el diagnóstico y la presentación de resultados, con el fin de identificar normas sociales y comportamientos, lo anterior utilizado como insumo para la puesta en marcha de una estrategia de comunicación.

Además, existe un convenio interadministrativo (No. 231) entre: TRANSMILENIO S. A, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte e IDARTES, para el diseño e implementación de iniciativas de cultura ciudadana, en torno al buen uso del sistema.

Adicional a lo anteriormente descrito, el nuevo Código Nacional de Policía y Convivencia en su Artículo 146. *“Comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros”*, estableció entre otros, los siguientes comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte público colectivo que no deben efectuarse: 7. *Evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.*

⁵<http://www.transmilenio.gov.co/loader.php?IServicio=Publicaciones&ITipo=WFactonA&IFuncion=visualizar&id=14601&bd=m>



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

En este sentido quien incurra en este comportamiento le será aplicada una multa general tipo 2 equivalente a \$197.000

Así mismo, el artículo 183, sobre consecuencias por el no pago de multas, establece que *"si transcurridos seis meses desde la fecha de imposición de la multa, esta no ha sido pagada con sus debidos intereses, hasta tanto no se ponga al día, la persona no podrá: 1. Obtener o renovar permiso de tenencia o porte de armas. 2. Ser nombrado o ascendido en cargo público. 3. Ingresar a las escuelas de formación de la Fuerza Pública. 4. Contratar o renovar contrato con cualquier entidad del Estado. 5. Obtener o renovar el registro mercantil en las cámaras de comercio."*

Por último, el Artículo 184, sobre el Registro Nacional de Medidas Correctivas, define que *"La Policía Nacional llevará un registro nacional de medidas correctivas que incluirá la identificación de la persona, el tipo de comportamiento contrario a la convivencia, el tipo de medida correctiva y el estado de pago de la multa o cumplimiento de la medida correctiva. La Registraduría Nacional del Estado Civil facilitará a las autoridades de policía el acceso a sus bases de datos para la identificación e individualización de las personas vinculadas a procesos de policía por comportamientos que afecten la convivencia"*.

En este orden de ideas, las multas que se apliquen de conformidad con el Código de Policía entrarán a una base de datos, llamada "Registro Nacional de Medidas Correctivas", las personas registradas en esta base de datos como morosas tendrán prohibiciones similares a las que aplican para quienes tienen multas de tránsito en el Runt, o reportan mora en sus impuestos ante la Dian y las entidades locales.

Es decir, si no paga una multa establecida en el nuevo Código de Policía y aparece como deudor en el registro no podrá contratar con el Estado, no podrá actualizar o reclamar su registro mercantil, no podrá pertenecer a las escuelas de formación de la fuerza pública.

Teniendo en cuenta lo anterior, y haciendo nuevamente referencia al Código de Policía ante el tipo de sanción que se imponen a los infractores de las normas de convivencia en el transporte público, se pone en consideración la siguiente recomendación.

Primero, al ser una norma de carácter nacional, las entidades distritales competentes, en este caso, Secretaría Distrital de Seguridad y Secretaría Distrital de Movilidad deben adelantar esfuerzos para mitigar las grandes problemáticas que generan los infractores que frecuentan el servicio público de Transmilenio, diseñando una estrategia integral que permita tener un registro único de evasores de Transmilenio que clarifique el tipo de sanción que debería imponerse a estos infractores con sus respectivas medidas.

Segundo, el factor diferenciador entre infractor primerizo o reiterativo simboliza el primer gran paso para adaptar la norma a la realidad distrital. Lo anterior conlleva necesariamente a establecer el tipo de sanción social, pedagógica y pecuniaria de conformidad con lo expuesto en el Código de Policía, con el objetivo de prevenir que más usuarios vulneren el sistema y acaten la norma evidenciando que las autoridades competentes de la ciudad y el



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

sistema tienen la facultad de evidenciar la infracción, para posteriormente notificar de la respectiva sanción.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo expuesto podemos analizar que la evasión, además de ser una problemática económica es una problemática social y cultural, que no surge por falta de herramientas jurídicas ni coercitivas, toda vez que el nuevo código de policía ofrece mecanismos que, en el evento de aplicarse de manera adecuada y eficaz, la evasión habría disminuido, no obstante, el número de colados son cada vez más.

Para solucionar lo anterior, se requiere de una estrategia integral que permita disminuir la evasión, generar una cultura de pago al interior del sistema Transmilenio, crear sentido de pertenencia al sistema y aplicar las sanciones contenidas en el Código de Policía por no pago del tiquete, acompañado de otras medidas.

De esta manera dicha estrategia debe contener:

1. Georreferenciación de los puntos calientes de evasión.
2. Evaluación de nuevas tecnologías que puedan reemplazar el sistema de torniquetes para mayor control de acceso.
3. Aumento de pie de fuerza que ejerza autoridad.
4. Mejorar el servicio de Transmilenio en cuanto a capacidad en las horas pico.
5. Implementar sanciones sociales que identifique la conducta de los evasores como una acción vergonzante para la sociedad.
6. Divulgar ampliamente en los sitios de concurrencia de los evasores, de acuerdo a su condición social, cultural y familiar, por ejemplo: Si se trata de estudiantes, los colegios y las universidades deben incluir dentro de su pensum actividades tendientes a formar en el conocimiento y la aplicación de comportamientos y normas de carácter policivo, cívico y cultural. Así mismo, todos los grupos poblacionales (familias en acción, adulto mayor, sisenben), deberán recibir talleres formativos de cultura ciudadana, conocimiento de medidas correctivas y comportamientos de convivencia.

Casos nacionales

Existe un factor negativo incondicional que incluso el Director del Observatorio de logística y movilidad de la Universidad Nacional de Colombia, José Stalin Rojas, en una entrevista con El Tiempo justifica. Según el director gran parte de la cultura ciudadana frente a los servicios que ofrece la ciudad, se construye de la mano de las instituciones y los usuarios, y si en el marco del transporte público, las personas destacan más inconformidades que ventajas, entonces hay que mejorar el servicio o al menos trabajar para explotar los beneficios ya existentes.

Hace alusión al caso ejemplar del metro en Medellín, sostiene que allí hay presión social sobre las personas que infringen los comportamientos adecuados en este medio, la ventaja es que incluso antes de la construcción del metro, el mismo programa "Cultura Metro" venía



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

trabajando para que las personas asimilen los grandes cambios que se venían para la ciudad en materia de movilidad, así, con el proyecto materializado, las personas se apropian del servicio y castigan al infractor.

Por su parte, el gerente social y de servicios del metro, Jorge Mario Tobón, señala que las ventajas de este tipo de programas se cultivan, de la mano de estrategias educativas, desde los colegios debe fomentarse la cultura ciudadana, debe ser un principio básico de la colectividad ciudadana. En Medellín hay demasiados problemas de inseguridad como para concentrar el pie de fuerza en un solo objetivo, hace falta la presencia de la misma, pero es indispensable que las personas hagan respetar su propio sistema, que se dé una reacción en cadena de rechazo ante los infractores.

Aludir al caso de Medellín es práctico porque refleja el éxito de la aplicación de estrategias complementarias entre cultura y respeto a la norma. Durante los primeros meses de servicio, señala el gerente social, el principal problema era que las personas no respetaban los espacios de entrada y salida, eso cambió con la figura de autoridad presente, como guía, más que como juez, y una sencilla señalización para que los usuarios entendieran cómo podían contribuir a la mitigación de colas extensas y embotellamientos. Medidas básicas para problema básicos.

Lo anterior no se ve en Transmilenio, en especial en las horas pico. La armonía de usuarios ingresando y saliendo de los buses y estaciones es inexistente, además, la frecuencia de los servicios no tiene tiempos coherentes; lo que se traduce en la molestia de las personas por tener que pagar para estar atrapados en una troncal. Para estos problemas logísticos resulta necesaria toda una estrategia de prevención, para reducir tiempos de ingreso y salida y educación frente a los comportamientos requeridos al sistema. Una opción de cultura y autoridad para empezar a trabajar en los factores que incitan a los ciudadanos a ser infractores.

Experiencia internacional

a). Chile

En el caso de Chile existe una reforma legislativa referente a la Ley de Tránsito en la cual se adhieren algunas sanciones para que los ciudadanos que infrinjan la norma mencionada. La implementación de esta norma ha permitido a las autoridades de tránsito hacer un seguimiento y evaluación más eficaz del sistema de transporte público, con medidas preventivas mediante las cuales se ha mitigado problemas como usuarios que no pagan la tarifa correspondiente o se lucran por tarjetas subsidiadas, ligando las sanciones, no solamente al pago de multas económicas o labores sociales, además de ello, involucrando la imagen del usuario a un sistema público de infractores.

Una de las reformas agregadas hace referencia al reemplazo del "Sub Registro de Pasajeros Infractores" a cargo del Servicio Nacional del Registro Civil e Identificación por el "Registro de Pasajeros Infractores" a que se refiere el artículo 22 bis de la ley N° 18.287 que introduce la presente ley."



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Dicho ajuste argumenta los siguientes comportamientos sancionatorios por ser contradictorios a la norma establecida y modificada. A saber:

- 1). Incorpora como falta gravísima el hacer uso del transporte público con un pase escolar, de educación superior, o cualquier otro instrumento que permita acceso al transporte público sin ser el titular.
- 2). Incorpora los siguientes delitos: Falsificar instrumentos que permitan acceso al transporte público, hacer uso de instrumento falsificado, alterar medios tecnológicos, y agresión a inspectores fiscales.
- 3). Crea un registro de pasajeros infractores a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en donde se anotarán los infractores por no pago del pasaje y por uso indebido de pases subsidiados. También se anotarán en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados (hoja de vida del conductor).
- 4). Frente al fortalecimiento de atribuciones en control y fiscalización, la norma señala que las autoridades competentes que presten servicio de seguridad, guía o acompañamiento a los usuarios del transporte público están facultadas para requerir cualquier tipo de documentación o tomar medidas coherentes para evitar cualquier tipo de infracción.

b). Brasilia

El caso del metro en Brasilia se puede aludir porque allí la policía federal hace presencia constante en las estaciones y rutas del metro para evitar cualquier tipo de infracción. Lo anterior, es una muestra de la importancia de las autoridades locales en espacios públicos para mantener el orden en el sistema, ya que en Brasilia el registro de infractores dentro del sistema público realmente es mínimo y no representan pérdidas para los ingresos del sistema, lo anterior según estimaciones de la Secretaría de Movilidad de Brasilia.

Durante los últimos 18 años, el principal sistema de transporte público de la ciudad ha sido TransMilenio, del cual depende en mayor proporción la población capitalina para trasladarse.

Lo anterior, se soporta con el número de validaciones registradas, que, para el pasado mes de agosto del presente año, ascendió a 102.170.335, distribuidas de la siguiente manera:

- i. Componente Zonal 39.742.696;
- ii. Componente Troncal 50.763.641 para fases I y II, para fase III – 9.644.382 validaciones.
- iii. Cabe decir que según el informe de oferta y demanda del sistema el número de usuarios descendió a comparación del año pasado en un 2,6% (Transmilenio .2018).

Algunas estimaciones independientes calculan las pérdidas de forma aproximada en un valor de \$477 mil millones, generando un déficit operacional acumulado de \$3 billones de pesos desde el año 2011.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Muestra fehaciente de dicho déficit, es el gran número de personas que ingresan de forma irregular al sistema y la dificultad para medir con exactitud su número real. Se estima que, el porcentaje de colados asciende al 20%, equivalente a 600 mil personas a diario.

Por lo anterior, para poder suplir las necesidades del Fondo de Estabilización Tarifario (FET), se programó a 2020 un monto por valor de \$2.3 Billones, proyectados hasta el año 2028, como manifiesta el estudio por parte de Transmilenio S.A.

Otro aspecto a considerar, es que quien paga es el usuario a través de los impuestos de libre destinación, todo a causa de las pérdidas económicas incrementadas por la evasión del pago de pasaje, acrecentando el déficit operacional del Sistema.

III. Conclusiones.

- ✓ Aunque la administración ha creado iniciativas para corregir y evitar los evasores dentro de las estaciones, estas acciones, no han logrado tener el impacto esperado.
- ✓ Lo anterior demuestra que, la evasión del pago va en aumento, lo que es directamente proporcional con el aumento del déficit operacional de TransMilenio y los giros aprobados año a año al FET.
- ✓ Con un efectivo control de evasores, la muerte de personas por intentar colarse se reduce, puesto que se pueden crear iniciativas ciertas para alertar a las personas sobre el peligro que corren al ingresar a las estaciones de manera irregular.
- ✓ Un efectivo control de los evasores permitirá determinar y medir claramente el impacto de los colados en las finanzas del Sistema Integrado de Transporte, esto generará una oportunidad de mejora a las estrategias para la sostenibilidad financiera del mismo.
- ✓ El Registro Distrital de Evasores al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. podrá ser utilizado por las entidades distritales para dar prelación al acceso de servicios sociales a cargo del Distrito Capital a todos aquellos que no se encuentren como infractores de la Ley.

Fundamentos Jurídicos

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

hayan recogido sobre ellas en los bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptados o registrados mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley. Con el fin de prevenir la comisión de actos terroristas, una ley estatutaria reglamentará la forma y condiciones en que las autoridades que ella señale, con fundamento en serios motivos, puedan interceptar o registrar la correspondencia y demás formas de comunicación privada, sin previa orden judicial, con aviso inmediato a la Procuraduría General de la Nación y control judicial posterior dentro de las treinta y seis (36) horas siguientes. Al iniciar cada período de sesiones el Gobierno rendirá informe al Congreso sobre el uso que se haya hecho de esta facultad. Los funcionarios que abusen de las medidas a que se refiere este artículo incurrirán en falta gravísima, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que hubiere lugar. Para efectos tributarios judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado, podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.

Artículo 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación. Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad. No habrá censura.”

ARTICULO 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales.

LEYES Y DECRETOS

- Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.
- Ley Estatutaria 1581 de 2012 (Habeas data)

“**ARTÍCULO 1o. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto desarrollar el derecho constitucional que tienen todas las personas a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

bases de datos o archivos, y los demás derechos, libertades y garantías constitucionales a que se refiere el artículo 15 de la Constitución Política; así como el derecho a la información consagrado en el artículo 20 de la misma.

ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a los datos personales registrados en cualquier base de datos que los haga susceptibles de tratamiento por entidades de naturaleza pública o privada.

La presente ley aplicará al tratamiento de datos personales efectuado en territorio colombiano o cuando al Responsable del Tratamiento o Encargado del Tratamiento no establecido en territorio nacional le sea aplicable la legislación colombiana en virtud de normas y tratados internacionales.

El régimen de protección de datos personales que se establece en la presente ley no será de aplicación:

- a) A las bases de datos o archivos mantenidos en un ámbito exclusivamente personal o doméstico.

Cuando estas bases de datos o archivos vayan a ser suministrados a terceros se deberá, de manera previa, informar al Titular y solicitar su autorización. En este caso los Responsables y Encargados de las bases de datos y archivos quedarán sujetos a las disposiciones contenidas en la presente ley;

- b) A las bases de datos y archivos que tengan por finalidad la seguridad y defensa nacional, así como la prevención, detección, monitoreo y control del lavado de activos y el financiamiento del terrorismo;
- c) A las Bases de datos que tengan como fin y contengan información de inteligencia y contrainteligencia;
- d) A las bases de datos y archivos de información periodística y otros contenidos editoriales;
- e) A las bases de datos y archivos regulados por la Ley 1266 de 2008;
- f) A las bases de datos y archivos regulados por la Ley 79 de 1993.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PARÁGRAFO. Los principios sobre protección de datos serán aplicables a todas las bases de datos, incluidas las exceptuadas en el presente artículo, con los límites dispuestos en la presente ley y sin referir con los datos que tienen características de estar amparados por la reserva legal. En el evento que la normatividad especial que regule las bases de datos exceptuadas prevea principios que tengan en consideración la naturaleza especial de datos, los mismos aplicarán de manera concurrente a los previstos en la presente ley.”

- **Ley 1712 de 2014 Información Pública**

Artículo 4°. Concepto del derecho. En ejercicio del derecho fundamental de acceso a la información, toda persona puede conocer sobre la existencia y acceder a la información pública en posesión o bajo control de los sujetos obligados. El acceso a la información solamente podrá ser restringido excepcionalmente. Las excepciones serán limitadas y proporcionales, deberán estar contempladas en la ley o en la Constitución y ser acordes con los principios de una sociedad democrática.

El derecho de acceso a la información genera la obligación correlativa de divulgar proactivamente la información pública y responder de buena fe, de manera adecuada, veraz, oportuna y accesible a las solicitudes de acceso, lo que a su vez conlleva la obligación de producir o capturar la información pública. Para cumplir lo anterior los sujetos obligados deberán implementar procedimientos archivísticos que garanticen la disponibilidad en el tiempo de documentos electrónicos auténticos.

Artículo 5°. Ámbito de aplicación. Corregido por el art. 1, Decreto Nacional 1494 de 2015. Las disposiciones de esta ley serán aplicables a las siguientes personas en calidad de sujetos obligados:

Toda entidad pública, incluyendo las pertenecientes a todas las Ramas del Poder Público, en todos los niveles de la estructura estatal, central o descentralizada por servicios o territorialmente, en los órdenes nacional, departamental, municipal y distrital; (...)”

- **Ley 1801 de 2016** “Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”

- **CAPÍTULO III CONVIVENCIA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS.**



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Artículo 146. “Comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y por lo tanto no deben efectuarse”... 7. Evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público l de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 183. “Consecuencias por el no pago de multas. Si transcurridos seis meses desde la fecha de imposición de la multa, esta no ha sido pagada con sus debidos intereses, hasta tanto no se ponga al día, la persona no podrá: 1. Obtener o renovar permiso de tenencia o porte de armas. 2. Ser nombrado o ascendido en cargo público. 3. Ingresar a las escuelas de formación de la Fuerza Pública. 4. Contratar o renovar contrato con cualquier entidad del Estado. 5. Obtener o renovar el registro mercantil en las cámaras de comercio.”

Artículo 184. “Registro Nacional de Medidas Correctivas. La Policía Nacional llevará un registro nacional de medidas correctivas que incluirá la identificación de la persona, el tipo de comportamiento contrario a la convivencia, el tipo de medida correctiva y el estado de pago de la multa o cumplimiento de la medida correctiva. La Registraduría Nacional del Estado Civil facilitará a las autoridades de policía el acceso a sus bases de datos para la identificación e individualización de las personas vinculadas a procesos de policía por comportamientos que afecten la convivencia.”

- **Decreto Nacional 1284 de 2017** “Por medio del cual se adiciona el Título 8 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa”, para reglamentar parcialmente el Código Nacional de Policía y Convivencia.

Inciso segundo del artículo 2.2.8.3.3 “Es deber de la autoridad de policía que impuso la medida correctiva, o quien la hizo cumplir, actualizar el Registro Nacional de Medidas Correctivas, al momento de la imposición de la misma, y la constatación de su incumplimiento.”

- **Decreto Distrital 411 de 2016** “Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Gobierno”



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

COMPETENCIA:

La Constitución Política de Colombia ha señalado que Bogotá como capital de la Republica se encuentra organizada como Distrito Capital, y goza de un régimen especial, contenido en el decreto Ley 1421 de 1993, expedido de conformidad con las atribuciones consagradas por el artículo 41 transitorio de la Constitución del año 1991, con el objeto de dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo.

- **Decreto ley 1421 de 1993.**

Artículo 8: FUNCIONES GENERALES. El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo. También le corresponde vigilar y controlar la gestión que cumpla las autoridades distritales.

Artículo 12: ATRIBUCIONES. Corresponde al concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la Ley:

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

Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “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. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

La iniciativa propuesta por este proyecto de acuerdo 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 asignado para el desarrollo del presente proyecto de acuerdo fue planteado dentro del marco fiscal del actual Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Conclusión

Con fundamento en las anteriores consideraciones me permito ratificar ponencia positiva a los proyectos de acuerdo No 489 y 529 de 2018 "Por medio del cual se adoptan medidas para mitigar la evasión del pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios en el Sistema Integrado de Transporte Público" acumulados por unidad de materia.

Con un atento saludo,



H.C María Fernanda Rojas Mantilla
 Concejal de Bogotá, D.C.
 Partido Alianza Verde

Proyectó y elaboró: Jair Camargo -385- 7/12/2018



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO No. 489 y 529 DE 2018

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA MITIGAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE LA TARIFA, VALIDACIÓN, TIQUETE O MEDIOS QUE UTILICEN LOS USUARIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

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

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. La presente iniciativa tiene como objeto adoptar medidas para mitigar la evasión del pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.

ARTÍCULO SEGUNDO: ENLACE DE CONSULTA DEL REGISTRO NACIONAL DE MEDIDAS CORRECTIVAS POR LA CIUDADANIA. Las entidades del Distrito implementarán un enlace de consulta al Registro Nacional de Medidas Correctivas, establecido en el Artículo 184 de la Ley 1801 de 2016, en cada una de sus páginas web.

PARÁGRAFO 1. Las entidades del Distrito deberán exigir a las personas que aspiren a ser nombradas, ascendidas, contratadas o a que se les renueve el respectivo contrato, el paz y salvo de pago de multas por la evasión del pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, de conformidad con lo establecido en el artículo 183 del Código Nacional de Policía y de Convivencia. Quienes en los plazos legales establecidos no cancelen la multa no tendrán prelación para acceder a los programas que ofrezca el Distrito.

PARÁGRAFO 2. La Administración Distrital promoverá la cooperación por parte de la empresa privada y la academia buscando que las mismas adopten medidas en sus reglamentos internos que prevengan y desincentiven comportamientos contrarios a la convivencia como la evasión pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

ARTÍCULO TERCERO. GENERACIÓN DE CULTURA CIUDADANA Y APROPIACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las entidades distritales desarrollarán talleres formativos y campañas pedagógicas para prevenir la evasión del pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios en el Sistema del Transporte Público, con el fin de generar cultura ciudadana y apropiación con el Sistema de Transporte antes mencionado. Así mismo, se podrá hacer uso de mecanismos y estrategias pedagógicas de reproche dirigidas a los evasores.

PARÁGRAFO. Los talleres deben desarrollar un programa cuyo contenido sea el siguiente: a. Conocimiento de la norma del Código Nacional de Policía y Convivencia, b. Prohibiciones, c. Consecuencias sociales por evadir el pago, d. Daño cultural y económico generado por la evasión del pago, e. Aplicación de las sanciones.

ARTÍCULO CUARTO. FORMACIÓN PERMANENTE. La Secretaría Distrital de Educación promoverá y fortalecerá la formación permanente a los estudiantes en las entidades educativas públicas buscando generar cultura ciudadana sobre el adecuado comportamiento en el Sistema Integrado de Transporte Público, así como generar una cultura de rechazo a la evasión del pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios en el Sistema.

ARTÍCULO QUINTO. NUEVAS TECNOLOGÍAS. La Administración Distrital podrá evaluar nuevas tecnologías que permitan evitar e identificar a los evasores.

ARTÍCULO SEXTO: VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

