

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

**CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**  
**Período Constitucional 2020-2023**

*(Artículo 51, Acuerdo 741 de 2019, modificado artículo 10 Acuerdo 837 de 2022)*

**SESIÓN PLENARIA ORDINARIA**

ACTA SUCINTA No.:	112
FECHA:	Domingo 11 de diciembre de 2022
HORA DE INICIACIÓN:	9:32 a.m.
HORA DE FINALIZACIÓN SESIÓN:	12:17 p.m.
LUGAR:	Recinto Los Comuneros
PRESIDENTE SESIÓN:	H.C. Samir José Abisambra Vesga
SECRETARIO (A) SESIÓN:	Dagoberto García Baquero

**1. ORDEN DEL DÍA APROBADO**

**I REGISTRO ELECTRÓNICO DE CONCEJALES Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

**II LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

**III LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN DE PROPOSICIONES.**

**IV CITACIÓN A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO.**

**Proposición 459 aprobada el 08 de agosto de 2022 en la Comisión primera permanente de Plan de Desarrollo y trasladada a Secretaria General el 30 de noviembre de 2022 .Tema: Bicitaxismo en Bogotá.Citantes: Bancada partido**

**Alianza Verde. Honorables concejales María Clara Name Ramirez, Julián David Rodríguez Sastoque.Citados: Deyanira Consuelo Avila, Secretaria Distrital de Movilidad; Felipe Edgardo Jiménez Ángel, Secretario Distrital de Gobierno; Aníbal Fernández De Soto, Secretario Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.**

**Invitados: Julián Enrique Pinilla Malagón, Personero Distrital; Julián Mauricio Ruíz Rodríguez, Contralor de Bogotá; Viviana Barberena Nisimblat, Veedora Distrital; Brigadier General Carlos Fernando Triana; Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.**

**V COMUNICACIONES Y VARIOS**

**2. REGISTRO ELECTRÓNICO O LLAMADO A LISTA DE CONCEJALES**

Se registraron los honorables concejales, FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA, DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA, ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN, SAMUEL BENJAMÍN ARRIETA BUELVAS, JOSÉ DEL CARMEN CUESTA NOVOA, ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, SAMIR JOSÉ ABISAMBRA VESGA, ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ, EMEL ROJAS CASTILLO, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA, LUIS CARLOS LEAL ANGARITA, CELIO NIEVES HERRERA, MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO, HUMBERTO RAFAEL AMÍN MARTELO, GERMÁN AUGUSTO GARCÍA MAYA, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, MARISOL GÓMEZ GIRALDO, JAVIER ALEJANDRO OSPINA RODRÍGUEZ, LIBARDO ASPRILLA LARA, JUAN JAVIER BAENA MERLANO.

El secretario deja constancia que se encuentran registrados de manera presencial veintitres (23) honorables concejales, por lo tanto, se cuenta con quórum decisorio.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

Durante el transcurso de la sesión se registraron los honorables concejales, LIBARDO ASPRILLA LARA, JUAN JAVIER BAENA MERLANO, GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ, MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO, JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ, MARTÍN RIVERA ALZATE, CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, ANDRÉS DARIO ONZAGA NIÑO, ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ GARCÍA, JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE, ATI QUIGUA IZQUIERDO, OSCAR JAIME RAMÍREZ VAHOS, VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ, RUBÉN DARIO TORRADO PACHECO, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR, NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ. MARCO FIDEL ACOSTA RICO.

El secretario deja constancia la excusa presentada por los Honorables Concejales, DIEGO ANDRÉS CANCINO MARTÍNEZ, LUZ MARINA GORDILLO SALINAS,

### **3. REGISTRO DE CITADOS E INVITADOS**

Por la Administración y los organismos de Control asisten los siguientes funcionarios: Invitado, personera delegada Jhoana Andrea Salomón Castro, de la Personería de Bogotá, invitado, Asesor Freddy Castañeda, de la Veeduría Distrital, citado, secretario Aníbal Fernández de Soto, de la Secretaría Distrital de Seguridad, citado, secretaria Dayanira Consuelo Ávila, de la Secretaría Distrital de Movilidad, citado, gerente del sector movilidad María Margarita Forero, de la Contraloría Distrital, citado, secretaria de Gobierno Felipe Jiménez, de la Secretaría Distrital de Gobierno.

### **4. NOMBRE DE INTERVINIENTES EN LA SESIÓN CONCEJALES INSCRITOS**

H.C MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, Partido Alianza Verde. Vocero, (3veces)  
H.C MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, Partido Alianza Verde  
H.C JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE, Partido Alianza Verde  
H.C DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, Partido Alianza Verde  
H.C MARTÍN RIVERA ALZATE, Partido Alianza Verde.  
H.C DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ, Partido Alianza Verde  
H.C CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, Partido Polo Democrático Alternativo  
H.C MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, Partido Dignidad.  
H.C JOSÉ DEL CARMEN CUESTA NOVOA, Partido Colombia Humana – UP  
H.C ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, Partido Colombia Humana - UP.  
H.C ATI QUIGUA IZQUIERDO, Partido Movimiento Alternativo Indígena y Social MAIS  
H.C JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, Partido Cambio Radical.

### **FUNCIONARIOS QUE INTERVIENEN**

Dayanira Consuelo Ávila, secretaria de la Secretaría Distrital de Movilidad,  
Aníbal Fernández de Soto, secretario, de la Secretaría Distrital de Seguridad

### **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

Elda Balderrama  
Marisol Pineda  
Wilson Nieto  
Francisco Lara

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

Rafael Perdomo

## 5. DECISIONES ADOPTADAS

Se aprueba el orden del día por veintitres (23) honorables concejales a las 9:35 a.m. en votación ordinaria y contando con quórum decisorio.

Proposiciones aprobadas en la sesión:

Se aprobó por votación ordinaria la proposición de tema: Debate de control político sobre la línea calma y la escuela del cuidado para hombres.

Se llevo acabo el debate de control político en desarrollo de la proposición 459 de 2022 Tema: Bicitaxismo en Bogotá

## 6. CONSTANCIA DE UN CONCEJAL O UNA BANCADA

H.C MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ, quiere destacar que en medio de la informalidad que se tiene en el gremio del bicitaxismo por la falta de reglamentación, son personas muy organizadas en el saber y entender que a pesar de no haber una normatividad ellos mismos se han encargado de autorregular su actividad, sus tarifas, el agremiarse entre ellos para también poderse ayudar en diferentes facetas.

Informa que el bicitaxismo no es un tema de hoy, hace más de 20 años se viene hablando de esto en la ciudad y en el país porque no es un problema Además solo de Bogotá, sino a nivel nacional por la falta de regulación y desde el año 1997 se viene presentando el bicitaxismo como un modo alternativo de movilidad en diferentes instancias, cuyo origen se remonta a la implementación de las fases 1 y 2 de Transmilenio y se cuentan en la actualidad con algunos gremios de bisitaxistas que ante la insuficiencia del transporte en algunas áreas de la ciudad, ante las necesidades y ante la demanda diaria que hay en Bogotá, vieron que había lugares en los cuales podían desempeñar su actividad y podían prestar un servicio eficiente a las personas que diariamente transitan en Bogotá, vemos que uno de los grandes problemas que hay de movilidad es la llamada última milla, eso quiere decir que la última parte del tránsito o de la distancia que falta para llegar al destino final y esto hace que el bicitaxismo aquí se vuelva en una arista muy importante para poder complementar esa ausencia de transporte que hay en esta llamada última milla, son por supuesto un número considerable de tramos sin transporte en la ciudad y por eso se ha prestado este servicio paulatinamente en el tiempo y se ha ido fortaleciendo en Bogotá.

Es importante hablar sobre la realidad social de cada una de las personas que desempeñan esta actividad, está hablando de vidas humanas, hablando de ausencia de oportunidades laborales, hablando de madres cabezas de familia, padres cabezas de familia, de personas con discapacidad, los migrantes que llegan a la ciudad y no tienen oportunidades para desempeñarse laboralmente, este es el impacto real social y económico del bicitaxismo en la ciudad entonces vemos que esta modalidad de transporte público ha ido adquiriendo un peso considerable en nuestra ciudad, se ha consolidado porque se ha convertido en una alternativa de empleo para grupos de población vulnerable, las cifras muestran un resultado de caracterización de bicitaxismo, que está hasta el 2019, se ha hablado con la Secretaria de Movilidad y también en las mesas de

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

trabajo que han realizado con los bicitaxistas que es importante actualizar esta medición y este censo porque una era nuestra Bogotá antes de la pandemia y la actividad que desempeñaban muchas personas y otra es pospandemia, donde muchas personas vieron en el bicitaxismo una oportunidad laboral entonces sí se ven los resultados hasta el 2019 la población vinculada a la operación del bicitaxismo ha crecido en un 55% entre el año 2013 y 2019, también el 90% de esta población caracterizada tiene al bicitaxismo como su única fuente de ingreso un bicitaxista que vemos en las calles muy posiblemente es el único que lleva el sustento a su casa entonces es importante que se vea que el 52% de los que desempeñan la actividad están en estrato socioeconómico 2 el 84% de los bicitaxistas no cotizan pensión mientras que el 37% no cuentan con un sistema de afiliación la salud de los 4.170 conductores que se tenía en el censo 2019, se evidencia que más del 64% son jefes del hogar hay algo muy importante en este impacto social y económico y es el papel de la mujer en el bicitaxismo, a veces solo referenciamos a los bicitaxistas como si fueran hombres que van allí manejando llevando a las personas, pero hay un gran porcentaje de mujeres que se desempeñan en esta actividad y la participación de las mujeres del bicitaxismo se incrementó en la pandemia un 59% aproximadamente entre 2003 y 2019.

Piensan que pueden incidir desde el Concejo de Bogotá, desde la administración distrital para poder mirar cómo solventan esas circunstancias que han tenido los bicitaxistas porque eso es un medio de subsistencia, es la única oportunidad que muchos tienen para salir adelante diariamente. Se debe tener presente el reclamo reiterativo por parte de los bicitaxistas, porque muchos se han sentido vulnerados en los diferentes operativos realizados en diferentes lugares de la ciudad, muchos han sido vulnerables en muchos aspectos en su dignidad humana, en los derechos fundamentales al mínimo vital, en el derecho al trabajo no les han dado tampoco ninguna alternativa de índole social.

No dicen que no haya controles, claro que hay que hacer controles, pero no es la forma como se han venido haciendo se han tenido casos de vulneración de derechos de nuestros niños, de personas que han sido violentadas, de personas que perdieron el único sustento que tenían para sus hogares porque se llevan un bicitaxi a patios y quién va a reclamarlo, quién muestra que es de su propiedad o quién regula cuánto y que cobrar para sacar un bicitaxi de allí se pierde el bicitaxi y ahí queda ese capital que alguna vez una persona sembró para poder salir adelante.

Exhorta a la alcaldía mayor en cabeza de la secretaría de movilidad para que proceda a diseñar este punto que es muy importante, quiere que lo tengan muy en cuenta, que proceda diseñar la política a nivel local sobre el bicitaxismo teniendo en cuenta los parámetros señalados en la sentencia mencionada acerca del respeto al principio de confianza legítima y democrático y al derecho fundamental al trabajo de quienes ejercen esta actividad, es muy importante este componente y en tercer lugar aún más importante porque se está en mora de hacerlo realidad prevenir a la secretaría de movilidad para que en la elaboración de la política pública referida en lo ordinal anterior garantice la participación de los potenciales afectados, además las medidas a tomar mitiguen el impacto de sus derechos fundamentales, específicamente al trabajo y al mínimo vital observando ante todo el principio de confianza y cierra comillas con esto, es un pronunciamiento de la Corte Constitucional, es una sentencia que hay que cumplir no es solo palabras no es un papel aquí están en mora de darle cumplimiento a esta sentencia que es muy clara además, ahí no deja margen de interpretación, sino que es muy clara.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

Manifiesta que el secretario de Gobierno, está siguiendo las intervenciones de manera virtual porque tiene un compromiso con su hijo que no podía aplazar.

Como conclusión informa que para que puedan consolidar esa política pública que es lo que tiene el proyecto de acuerdo, que tiene ponencias positivas y quiere que lo tomen como insumo principal para esa generación, de esa política pública, que se puedan sentar a hacer una mesa de trabajo para poder mejorarlo porque todo es sujeto a mejora, que puedan revisarlo y que así mismo sirva como ese componente principal para que pueda hacerse la política pública para los bicitaxistas, así también hace un llamado de atención en cuanto a que ojalá se pongan de acuerdo, el gobierno nacional y gobierno distrital en la regulación. Importante también la actualización del censo, para que se pueda determinar cuántos hay, porque el último censo dice que hay casi cinco mil personas y ya la cifra ha crecido casi que al doble, con los migrantes, con las personas que cayeron por una circunstancia económica desfavorable, después de la pandemia y varios hechos que han hecho que se hayan engrosado por supuesto las cifras de las personas que han entrado a esta actividad. También la regulación en los operativos, los no abusos hay que hacerlos como lo ha dicho, pero sí es la forma como se ha venido interviniendo en algunas circunstancias entonces para que por supuesto lo pueda tener en cuenta.

H.C MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA, manifiesta que las organizaciones van más rápido que el estado, entonces mientras se ha quedado inmóvil, el bicitaxismo va avanzando y hay una gran variedad de vehículos, antes se veían solo unos prototipos, pero ellos mismos han evolucionado en los diseños, mientras tanto el estado quieto, hace seis meses en Bogotá hubo grandes protestas de bicitaxistas en distintas zonas de la ciudad y la verdad con peticiones absolutamente razonables, le pregunta a la secretaria que cuántas reuniones han tenido desde entonces, a qué acuerdos han llegado y de esos acuerdos que se ha implementado. Destaca que en bicitaxi se ha tenido una industria nacional, así que esta es una oportunidad importantísima para mejorar y le pide a la secretaria que este tema lo puedan tratar de manera formal con la secretaría de desarrollo económico, deja saber que un problema para todos es que no hay un mercado de aseguramiento, específicamente para este sector, no hay quien responda por ese tema de siniestros, el manejo de estos vehículos se puede mejorar.

La secretaria también tiene mucho trabajo por hacer, qué cursos, qué actividades pedagógicas se tienen para los conductores de estos vehículos?, cree que esto también hay que hacerlo no los pueden sacar del radar de las actividades que hace el distrito ya se ha hablado por ejemplo con las empresas para que cuando se vincule a conductores ellos pasen por alguna capacitación, se tiene una idea certera de ¿Cuántos conductores y conductoras de bicitaxi Hay a la fecha actual? ¿En estos vehículos ha habido mejoras?.Por supuesto no solo bajará el riesgo de accidentes, sino que seguramente harán que el mercado vaya generando unos seguros apropiados para todo el sector, afortunadamente ya se tiene el sistema de bicicletas compartidas en Bogotá, cree que esto hay que irlo extendiendo a otras zonas de la ciudad para que tenga un criterio de equidad y de acceso universal en la ciudad, por ahora no coinciden mucho con los sectores de bicitaxi y eso es positivo, porque se complementan, pero hay que pensar a futuro que va a pasar cuando comiencen a coincidir en ambos sectores porque hay que garantizar ambas, el sistema de bicicletas compartidas pero también el bicitaxismo, que

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

en cinco o en diez años estén en la misma zona y esto genere una competencia complicada.

Su posición frente a este tema es que hay que regular y hacer un trabajo concertado con el sector antes de perseguir, no tiene ningún sentido perseguir a quienes están intentando poner en las calles un modo de transporte sostenible que es muchísimo mejor que la mayoría del resto de transporte, son un medio apropiado para muchas zonas de la ciudad soluciona problemas en algunos sectores asume los vacíos que deja el sistema integrado de transporte.

H.C JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE, este debate sin duda alguna es sobre un tema que durante este año cobro especial relevancia, no solamente social sino mediática y le dice a la agenda pública de la ciudad que hay que empezar a abordarlo con muchísima mayor profundidad y a intentar ver el tema de los bicitaxis desde todas las aristas posibles desde la movilidad misma, pero también desde la seguridad, desde la pacificación vial, desde la convivencia, que cree sin duda alguna es uno de esos grandes retos se tienen cuando se habla de estas alternativas de transporte en la ciudad debe decir que en el año 2020, trabajo especialmente ese tema con algunas comunidades en la localidad. Vale la pena revisar un poco las cifras más actualizadas que tiene el Distrito hoy más allá del censo que se realizó en el año 2019 y 2020, esa caracterización en términos de diferenciar el bicitaxismo de aquellos vehículos que operan también con motor y que han supuesto principalmente la polémica y la discusión porque en efecto no se puede confundir aquellos vehículos que operan bajo pedal y los que operan bajo motor, que sin duda alguna han representado una mayor conflictividad con otros actores viales y además una mayor accidentalidad.

Cree que el censo que se hizo en su momento, debería ser mucho más detallado en términos de las vulnerabilidades de la población, por ejemplo alrededor del 10% de las personas que manejan bicitaxi si son mayores de 60 años, también es muy importante mencionar que mucha de la población migrante que se ubica en la periferia de la ciudad en localidades como Kennedy, Bosa encuentran en el Bicitaxismo una fuente de empleabilidad inmediata y formal de hecho esa característica puntual Más allá de la migración también tiene, que ver con las personas que llegan de otras ciudades incluso de nuestro propio país. Por supuesto que al ser poblaciones altamente vulnerables encuentran en el bicitaxismo una fuente rápida de empleo, pero no con las condiciones laborales dignas, el 66% de los afiliados a salud están en el régimen subsidiado, 863 en promedio son mujeres cabeza de hogar y por supuesto cree que la experiencia internacional, cuenta que cuando esto se regula de manera correcta puede traer unos resultados favorables para la ciudad.

Hay varios problemas asociados ya hablamos de la salud la seguridad y salud en el trabajo respecto a lo que tiene que ver con la propia calidad de vida y situación laboral en términos de garantías sociales y de seguridad y salud en el trabajo para los conductores de los vehículos, pero también por supuesto para aquellos usuarios, el tema de accidentalidad y seguridad vial que cada vez es más complejo, sin embargo hay otro tema muy importante en materia de seguridad que yo creo que vale la pena revisar, y es el aumento en las riñas durante el mes de mayo, entre abril y mayo en la localidad de Suba, riñas además con uso de arma blanca, se explicaba especialmente por la confrontación entre conductores de bicitaxis en la autopista Norte y eso era bastante lamentable, riñas,

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

confrontaciones, uso de puñal, de arma blanca incluso algunos homicidios que se cometieron en el mes de mayo en la localidad. La mayoría de esos se explicaban por confrontaciones entre bicitaxistas y mototaxistas especialmente y no hay que desconocer también, que hay grupos de mafias y grupos con poderes criminales y delincuenciales detrás de algunas asociaciones o algunos operadores de este tipo de vehículos.

Entonces claramente también hay unas dinámicas de inseguridad y de criminalidad que han instrumentalizado la vulnerabilidad de muchos de esos conductores que incluso han utilizado el negocio también como una fachada, casos puntuales no se está generalizando ni estigmatizando ni criminalizado ni mucho menos, presta un servicio de última milla, pero si vale la pena revisar esos casos puntuales que hoy crean una serie de situaciones perversas alrededor de una actividad que regulada de manera correcta puede ser muy beneficiosa para la ciudad y cubrir y suplir esas necesidades de última milla.

Es importante poder ver como esto a nivel local Se puede integrar con las rutas del SITP, como se puede integrar de una mejor manera con el servicio de alimentadores por ejemplo en los portales en donde tienen una presencia muy importante este tipo de servicios especialmente en cuanto a seguridad y accidentalidad vial, no se puede olvidar que ha habido situaciones lamentables como por ejemplo accidentes que han ocasionado la muerte de pasajeros, colisiones entre los mismos bicitaxistas y mototaxis con carros particulares, con ciclistas, que han ocasionado la muerte.

H.C DIEGO GUILLERMO LASERNA ARIAS, confiesa que pocos temas le frustran tanto como este, que Bogotá lleve quince años sin poder reglamentar el bicitaxismo, y se pregunta si esta ciudad es viable, cuál metro, cuál parque, cuál vía, cuál colegio, si no pueden reglamentar el bicitaxismo.

En términos burocráticos y administrativos si ha habido algunos pasos, pero en realidad lo que se tenía, era un servicio de pedaleo en 2010 – 2011, hoy en día solamente es más peligroso en términos de seguridad vial. Cree no es solamente una forma para que la gente trabaje decentemente, sino que le presta un servicio valioso a muchos ciudadanos, sin embargo el derecho de los bicitaxistas a trabajar no vale más que el resto de los derechos de los ciudadanos a caminar, a andar en bicicleta y ese es un equilibrio que la secretaría de movilidad debe hacer respetar. Entonces no se trata como decía la concejal María Clara de que no haya controles sino ¿Cómo se hacen esos controles? Los controles no pueden ser exclusivamente porque alguien está operando el servicio de bicitaxi, como se hacen a veces, los controles tienen que ser para los bicitaxistas que están poniendo en riesgo a los demás que están cometiendo infracciones, que andan en exceso de velocidad, que andan por una cicloruta, que andan por un andén, que andan en contra vía, ahí se tienen que concentrar los controles no puede ser simplemente porque están trabajando como bicitaxi y se parece mucho al caso de los ciclomotores que se ha discutido en otro escenario, no puede ser simplemente porque van en un ciclomotor es porque van por la ciclorutas, porque van por el andén, es porque van en contra vía.

Cree que mientras logran hacer una reglamentación completa formal seria democrática participativa de este servicio, el énfasis debería estar ahí en minimizar el daño, en garantizar que no cometan infracciones y si no están cometiendo infracciones en dejarlos trabajar.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

H.C MARTÍN RIVERA ALZATE, quiere saber la diferencia entre el bicitaxismo, patinetas de alquiler, las bicicletas compartidas o incluso entre los vehículos informales, si se entra en la regulación y si se entra a ver qué tipo o cómo se operan pues van a haber muchas diferencias, pero técnicamente, qué diferencias hay entre estas cuatro maneras diferentes de moverse, al final las cuatro resuelven un problema estructural que además el decreto 555 del POT, tiene como eje estructural y son los viajes de proximidad, es en estos cuatro tipos de modo de moverse, sea un bicitaxi, sea una bicicleta compartida, sea una patineta de esas que antes había disposición de quienes las quisieran utilizar o incluso vehículos informales en las cuales se les cobra al usuario entre 1.200 a 2000 pesos cumplen casi con la misma función y es realizar un viaje de proximidad, es decir de la casa, o de la universidad, lugar de trabajo a una estación de Transmilenio, viajes cortos dentro del mismo barrio o incluso viajes escolares.

También ha conocido casos, en el cual el bicitaxista es el vehículo escolar de una casa en particular. Considera que hay una obsesión con los buses, en que es el único modo posible de realizar incluso los viajes de proximidad, en la rueda de prensa que la alcaldesa hizo hace varios meses dijo que las rutas del SITP ya cubrían todas las rutas que hacían los bicitaxis y eso es un error, no solamente de información, no solamente político, es un error técnico el día que una ruta de bus cumpla con todas las rutas que tiene una ciudad está siendo ineficiente, porque precisamente lo que buscan los viajes de proximidad sea en bicicleta de alquiler, en patineta, en bicitaxi, es poder suplir unos viajes de una muy baja densidad. Pretender que todas las rutas de un SITP van a reemplazar estos viajes de proximidad, es un error técnico, pero es que además lo hizo en un marco de una rueda de prensa donde cometió un error de cálculo, por tratar de identificar una parte de un problema, englobaron a un montón de personas que prestan un servicio. Insiste en la importancia de los modos de los viajes de proximidad, en la importancia técnica de que una ciudad pueda ofrecer diferentes tipos de forma de moverse para poder hacer esos viajes cortos, ya sea dentro del barrio, ya sea para llegar a una estación de Transmilenio o eventualmente del metro y por qué no para unos viajes escolares siempre y cuando se garanticen unos mínimos de seguridad para las niñas y los niños.

Durante los últimos 20 años los bicitaxistas le han prestado ese servicio a cientos de miles de personas que lo necesitan para poder llegar ya sea una estación. Cuando no hay control, cuando no hay acompañamiento, cuando se deja que vaya creciendo de manera cómo el mercado lo va demandando, siempre irá mucho más rápido que la reglamentación. Informa que estuvo haciendo acompañamiento y siente que hubo muchos avances y con la secretaría de movilidad se comprometieron a llevarles algunas peticiones al Ministerio de Transporte y así se hizo, pero el Ministerio de Transporte, puso pausa y dejó de seguir con esos espacios, en tres ocasiones, el viceministro Carlos Eduardo Enríquez no atendió esa solicitud y pide a los concejales que se sumen, para hacer ese puente y poder seguir avanzando, pues hay un interés genuino en poder tener esa homologación que es finalmente lo que se necesita para poder avanzar.

H.C DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ, habla acerca de que como en todos los oficios, hay buenos, malos, irregulares y hay unos que hacen acciones que afectan a todo un sector, y que estar en la informalidad porque la ilegalidad hay que combatirla, no implica que no tengan que cumplir con la ley por ejemplo y lo ha dicho varias veces, los que se hacen en la 122, en la 127, en diferentes puntos de la ciudad, en ciudad Bolívar, en bosa,

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

por qué se tienen que pasar los semáforos en rojo, porque son bicitaxistas, porque tienen que competir, porque tienen que poner motores de motos robadas, eso hay que combatirlo, y cree que eso hace parte de la falta de control en la ciudad, mal parqueados, ahora los andenes ya no son de los peatones, y como molestan tanto los bolardos, porque protegen al peatón y lo que vemos en los andenes son carros, los que venden motos tienen calles completas y que hablar de los colados y de las basuras y de todo lo que tenga que ver con control en Bogotá no funciona. Es el segundo debate en el año y no se ha visto avances, que es lo que falló, la corte constitucional desde el 2013, en el 2019 se hizo la caracterización, está atrasada por supuesto que sí, pero se necesita, empezar a tener resultados y esa debería ser la premisa para todo el gobierno, resultados no carreta, faltan resultados en Bogotá local 2.0 había plata para entregarle a los comerciantes microempresarios a partir de diciembre y saben cuándo le entregaron la plata y lo venía denunciando ayer y lo denuncié aquí hace tres meses, deben enfocarse en tener resultados en absolutamente todo.

Se necesitan controles y que cumplan, cada día tenemos más motos, más bicitaxis esa es la otra cara del servicio, cuáles son las acciones que ha hecho la secretaría de movilidad y Transmilenio para que los bicitaxis, con base en la corte constitucional, con base en la resolución que sacó el Gobierno Nacional seamos de última milla, generamos una solución, informa que ha hablado con concesionarios y han dicho que ellos si quieren, quién dijo que no. Parece que la alcaldesa por esa rueda de prensa está desenfocada, pero los concesionarios han dicho si queremos, porque además tener bicitaxis reglamentados va en contra vía de la ilegalidad que esa también es la que hay que combatir. Sería un logro para la alcaldesa Claudia López que tiene bien poquitos que se puedan incorporar los bicitaxis formalizados que cumplan la normativa vigente a la última milla.

H.C CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS, pregunta si estaba citado el secretario de gobierno e indica que todos pueden tener calamidades familiares, pero hay un procedimiento, si un funcionario viene y se retira, nada asegura que el secretario está escuchando, entonces respetuosamente le dice a la concejal María Clara que es la mesa directiva la que tendría que eventualmente dar una autorización para que un funcionario de la Administración se retire pero más aún si ese funcionario se retira debe haber alguien encargado.

Entiende si el secretario de gobierno tiene un problema personal una calamidad, nadie va a estar en contra de que se retire, pero debe quedar alguien, para eso hay subsecretarios, ya que es una sesión del Concejo de Bogotá y aprovecha para decirle a los organismos de control que también les toca venir los domingos como a todos a hacer su trabajo porque se entiende que hoy es un día hábil, pide que se tomen nota de que el secretario ha decidido retirarse.

Habla de que este tema es un asunto de mínima empatía, hay un grupo muy importante de ciudadanos que prestan un servicio que es fundamental para el transporte de la ciudad y que se gana la vida de manera honrada, con su propio esfuerzo, con el esfuerzo de su cuerpo porque hay una gran diferencia entre ganarse la vida sentado hablando y ganarse la vida sudando, eso es una gran diferencia y cree que siempre ha sido un problema de voluntad política.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

Lo que se tiene que pensar es cuando la administración va a dar soluciones reales y es simplemente decir reglamentemos, aquí tiene que haber una inversión esto necesita de voluntad política y por supuesto de recursos de dinero.

Lo que se tiene que buscar es cómo se garantiza el derecho al trabajo y si hay una integración hay que ser muy cuidadosos con cuál es ese tipo de integración. Quiere expresar su apoyo irrestricto a un gremio que le presta un servicio a la comunidad y que tiene todo el derecho a trabajar.

H.C MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO, le recuerda a la señora secretaria de Movilidad y al señor secretario de Seguridad, que el planteamiento de la formalización del bicitaxismo, no es que sea un favor por parte de la administración, es un mandato constitucional, porque resulta que hace ya varios años después de que los bicitaxistas sufrieron distintos tipos de persecuciones por parte de distintos gobiernos en el gobierno de Gustavo Petro, que también los persiguió mucho interpusieron una tutela como lo hicieron los recicladores ya hace varios años y esa tutela llegó a la Corte Constitucional, la cual dijo que no pueden tratar a los bicitaxistas como ilegales o como criminales y le dijo en ese momento al gobierno de Gustavo Petro, “ustedes y el Ministerio de transporte deben expedir una regulación, una reglamentación que reconozca la condición de vulnerabilidad de pobreza de informalidad en la que se encuentran esta población y establecer unas reglas de acuerdo con esa condición de informalidad que permita la formalización de las personas dedicadas al bicitaxismo”, eso fue hace cerca de diez años, es un mandato Constitucional.

La resolución que se han mencionado es la 3256 y esa resolución tiene dos grandes componentes, plantea que la Secretaría de Movilidad tiene que diseñar como un esquema definitivo de la operación del bicitaxismo en Bogotá, eso implica que la Secretaría de Movilidad, diga cuántos vehículos pueden operar, en qué zonas pueden operar, las características de los vehículos, tiene que definirlo el Ministerio de Transporte, pero en general todo el esquema operativo definitivo lo ideal es tiene que hacerlo la secretaria de movilidad, para eso la secretaria de movilidad contrató una consultoría que es una de las mesas de trabajo, la principal preocupación es que las conclusiones son para que el servicio del bicitaxismo se lo tomen los grandes conglomerados, iguales a lo de Transmilenio porque es una serie de requisitos y de forma de operar que es muy difícil que los actuales operadores o los actuales bicitaxistas puedan cumplir con esos requisitos. Pero ese es el esquema definitivo que se implementará dentro de muchos años la resolución del ministerio también dice mientras se llega a eso hagamos un esquema transitorio mientras tanto para que pasemos gradualmente a ese esquema definitivo y para hacer ese esquema transitorio esta resolución le dijo secretaria de movilidad ustedes deben otorgar unos permisos temporales para ir organizando el sector y que quienes cumplan con ciertos requisitos pues tengan ese permiso temporal y así se va a formalizar. Cuatro años después los permisos temporales que ha expedido la secretaria de movilidad de Bogotá es de cero, ni uno solo porque la secretaria de movilidad alega que hasta tanto el Ministerio de transporte no saque la resolución de homologación o sea que defina las características de los vehículos ellos no pueden sacar esos permisos temporales. Entonces ahí viene el juego de Pimpón del Ministerio de transporte dice no ustedes lo pueden hacer porque son permisos temporales y la secretaria de movilidad, dice yo no puedo sacar permisos temporales si no tengo por lo menos unas características básicas de los vehículos y esta fue la primera contradicción. Y

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

se pusieron de conciliadores, a ver cómo se ponían de acuerdo y por fin se logró un acuerdo entre el Ministerio y la Secretaría de Movilidad, el acuerdo era que por lo menos el Ministerio sacara un borrador algunos criterios generales de esa, homologación de esos requisitos y con base en eso, nos expidiera la resolución final, la secretaria de movilidad podría ir trabajando para sacar la reglamentación de los permisos temporales, Informa que los funcionarios de la Secretaria de Movilidad les mostraron un cronograma sin tener nada de la lista, la resolución de homologación y les dijeron en diciembre le sacamos la reglamentación de los permisos temporales diciembre eso no se va a cumplir. Pero lo grave señora secretaria de movilidad es que ustedes ya tienen el borrador de la resolución de homologación es decir que no va a cambiar, las características de los vehículos que va a exigir el Ministerio de transporte no va a tener cambios sustanciales frente al borrador que tienen. Habla también acerca de los motores de combustión, acaba de oír al secretario de Seguridad diciendo el problema y lo asocia con la criminalidad son los motores a combustión entonces quiere plantear un debate de fondo porque cuál es el problema de los motores de combustión dicen que son dos uno no cree que sea cierto, es la contaminación ambiental que genera.

Realiza una réplica a lo mencionado por el honorable concejal, Carlos Alberto Carrillo Arenas, de que uno no debe mencionar administraciones pasadas para analizar problemas actuales.

H.C JOSÉ DEL CARMEN CUESTA NOVOA, defiende por supuesto el derecho al trabajo de estas diez mil familias que hacen parte del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá, pero adicionalmente consideramos que se debe iniciar desde ya un proceso inmediato de reglamentación obviamente garantizando que sean estas familias que están hoy defiende por supuesto el derecho al trabajo de estas diez mil familias que hacen parte del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá, pero adicionalmente consideramos que se debe iniciar desde ya un proceso inmediato de reglamentación, obviamente garantizando que sean estas familias que están hoy vinculadas al desarrollo de esta de este proceso de servicio público del bicitaxismo, las que sean directamente las beneficiarias y por supuesto las administradoras del proceso de atender a través del bicitaxismo lo que se ha denominado el servicio público de última milla, el primero o el segundo kilómetro al final, en ese sentido queremos señalar con toda claridad que estamos proponiendo que el bicitaxismo en la ciudad de Bogotá ,haga parte del sistema de transporte público multimodal como uno de los componentes del sistema.

Informa que quiere añadir a todo lo que ha señalado, dos cosas ,la primera tiene que ver con el tema ambiental, según el comentario de futuros urbanos el 51% de los censados en Bogotá funcionan con motor de combustión, que no está permitido por la norma en ese sentido quiere diferenciarse de lo que acaba de escuchar por parte del colega y es que se necesita entender que la política de transición energética que viene adelantando el gobierno nacional, tiene que ser una política que abarque todos los ámbitos del transporte público en el país y por supuesto en la ciudad de Bogotá, en ese sentido sí cree que dentro de esos procesos de reglamentación y regularización del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá, tiene que incorporarse en el tema ambiental, es más esa sería una muy buena experiencia piloto importante, que permita efectivamente en el caso concreto de la ciudad de Bogotá a propósito del bicitaxismo, entender que esto es un escenario, que es posible con voluntad política del gobierno, del Distrito y del Gobierno Nacional, implementar un modelo de transición energética un bicitaxismo cero emisiones, es una oportunidad para

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

adelantar una política novedosa, una política que se requiere no solamente en el país sino en el conjunto y pues en este caso aplicarla en la ciudad de Bogotá, un programa de transición energética que permita hacer la transición de ese 51% es decir más o menos como cinco mil cien bicitaxis que están utilizando el motor de combustión para que pasen efectivamente hacer uso de un motor eléctrico.

La pregunta es los costos, cómo se debería hacer ese proceso de adelantar esa transición energética para el bicitaxismo, que debe ser parte fundamental de una concepción de política de transporte pública sustentada en la figura del sistema multimodal, que sería la justamente el bicitaxismo, tendría la responsabilidad y jugaría el papel de garantizar efectivamente el transporte público en la ciudad de Bogotá en la última milla. Entonces volvamos sobre la pregunta cómo se adelantaría ese proceso de transición energética, porque el gran obstáculo sería la financiación de esa política de transición energética de pasar los bicitaxis con motor de combustión a motores eléctricos la propuesta que quieren formular hoy, que es un poco de lo que quieren intentar hablar no solamente con el gobierno del Distrito, sino con el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente y del Ministerio de Transporte, es establecer tres responsabilidades, en términos la primera de ellas sería una política de subsidio tanto del gobierno del Distrito como del Gobierno Nacional en unos porcentajes determinados y obviamente como lo dijo uno de los voceros del bicitaxismo que habló en el día de hoy, también habría una corresponsabilidad por parte de las familias y de los directos responsables del ejercicio del bicitaxismo en Bogotá.

La segunda consideración tiene que ver con el tema de la seguridad lo dijo muy claramente una de las ciudadanas que habló en el día de hoy Y es que justamente ellos y ellas defienden la necesidad de que se inicie el proceso de la reglamentación, ya que es la política que se está respaldando dejando suficientemente claro que no se quiere que este espacio de servicio público que está generando un importante desarrollo económico lo vayan a copar los actores privados. Hace, una pregunta al señor secretario de Seguridad, ¿cuáles son los resultados justamente para impedir que el fenómeno de las mafias terminen copando el proceso del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá?, que como bien lo decía la voz era ciudadana el bicitaxismo. Pues a falta de reglamentación los actores ilegales ven la oportunidad de hacer control económico de estas rentas ilegales y lo hacen a través del mecanismo de la criminalidad y del ejercicio de la violencia cuando se le hace la pregunta al Señor secretario de seguridad sobre el tema, responde con relación a una serie de identificaciones de las personas que han estado vinculadas al bicitaxismo e identificación de los vehículos. Pero nunca se refiere concretamente y su pregunta específica que quiere que favor le responda si ya hay intentos, intenciones y tendencias de cómo los actores armados ilegales del para militarismo siguen existiendo en la ciudad de Bogotá en las periferias del distrito y si ya comienzan a hacerse las denuncias ciudadanas en el sentido que están empezando a tener un fenómeno de acercamiento para lograr control sobre las economías del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá. ¿Qué procesos de judicialización se han adelantado para dismantlar ese fenómeno parcial de mafias que intentan controlar el desarrollo del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá? ¿Cuántos se han dismantelado? ¿Cuántos están en estos momentos en el proceso de adelantar los procesos de carácter judicial en la ciudad de Bogotá?

H.C ANA TERESA BERNAL MONTAÑEZ, hace énfasis en las localidades donde se concentra el mayor número de este tipo de vehículos que son las localidades que están ubicadas en el sur occidente de la ciudad, Kennedy y Bosa, espera que no se vayan a

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

tener los carritos lindos que mostraron en las exposiciones anteriores, que se usan en Tokio, en Nueva York y los vayamos a tener de la carrera séptima, de la calle 32 hacia el norte, mientras que la necesidad fundamental está en el sur occidente de la ciudad en segundo lugar quiere señalar que el costo del transporte en la ciudad de Bogotá es un costo muy alto y esta es una alternativa de transporte importante que puede reducir significativamente el costo del pasaje fundamentalmente justo en la última milla; en relación con la situación del robo de las motocicletas la ocupación del espacio público sin, regulación el tema de las mafias también que se han ido presentando en diferentes lugares en donde también concentran un número indeterminado de vehículos y existe también la explotación del trabajo por eso le parece que la reglamentación y La regulación es importante, pero también quiere hacer un llamado en el sentido de que los que están ejerciendo su derecho al trabajo deben tener incentivos necesarios y subsidios por parte del estado para que puedan desempeñar un trabajo con eficiencia y con dignidad y yo quiere dejar hecha esta pregunta, ¿por qué Bogotá puede destinar un promedio de dos punto cinco billones de pesos anuales a las pérdidas del Transmilenio y no puede contribuir a subsidiar de manera digna el mejoramiento de estos vehículos en la utilización de energías limpias y en facilidades para que quienes ejercen este trabajo puedan trabajar con mejores condiciones para su vida.

H.C ATI QUIGUA IZQUIERDO, manifiesta su preocupación sobre la enajenación de Bogotá vía servicios, entre ellos el servicio público del transporte y en el centro quisiera que reflexionáramos sobre la constante tensión que hay en el espacio público entre el derecho de los trabajadores al mínimo vital y esto porque vengo haciéndole seguimiento al tema de los artesanos, al tema de los vivanderos y ahora el bicitaxismo.

Ayer fue el día internacional de los Derechos Humanos y Bogotá se ha propuesto ser el epicentro de la paz y la reconciliación y siente que es necesario recuperar el rumbo de Bogotá y colocar en el centro los derechos humanos y el mínimo vital, en ese sentido le parece fundamental no solamente los derechos individuales sino los derechos colectivos. Esta es una ciudad autoconstruida que se ha hecho con las manos de la gente donde la mayoría es informal y se necesita realmente pensar en las alternativas, el derecho a que la gente se asocie, se organice en cooperativas, se le garantice el derecho al trabajo, al espacio público, al mínimo vital, la democratización del sistema de la movilidad y también del presupuesto.

La conciencia de un gobierno está donde coloca su presupuesto y no hay ni un peso para estas inclusiones que son necesarias para la ciudad de Bogotá, entonces le parece importante colocar en el centro, el tema los derechos, resaltar el papel que ha hecho la Corte Constitucional, en la defensa del Estado social de derecho en salvaguardar los derechos constitucionales y estas sentencias que en Bogotá no pueden seguir siendo letra muerta tienen que implementarse y en ese sentido considera que esta sentencia debe ser la base jurídica mínima sobre la cual se construye una salida y por supuesto algo que viene reclamando los sectores, que se escuchen sus voces como sujetos de derecho y no solamente que se les imponga o se les comunique las decisiones que toma la tecnocracia, sino que se considere la realidad social de las familias que dependen obviamente de que se resuelva este tema en la ciudad de Bogotá.

H.C JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, hace una invitación para agendar el debate de oposición que le corresponde a Cambio Radical, a propósito de la inclusión laboral de personas en condición de discapacidad antes que se acabe este periodo.

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	<b>PROCESOS GESTIÓN NORMATIVA - CONTROL POLÍTICO - ELECCIONES DE SERVIDORES PÚBLICOS DISTRITALES</b>	<b>CÓDIGO: GNV-CTP-ESP-FO-004</b>
	<b>ACTA SUCINTA</b>	<b>VERSIÓN: 08</b>
		<b>FECHA: 31-Ago-2022</b>

## 7. CONSTANCIA DE LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL.

H.C JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ SASTOQUE, realiza unas preguntas, que quiere que le respondan a través de derecho de petición, lo primero sobre los 718 comparendos que se informan al 31 de julio, ¿Cuál es la cifra actual? ¿cuántos de ellos impusieron a los propietarios de los bicitaxis?, porque una cosa es imponérselo al conductor y otra al propietario. ¿Cuál es la postura de los bicitaxistas, sobre ese borrador del decreto en su momento? Quiere conocer las actas de esas discusiones que tuvieron a través de las distintas entidades y a través de los distintos operadores y conductores, ¿Qué respuestas ha dado el Ministerio de Transporte a las solicitudes de ajustar la resolución 32 -56 de 2018? ¿Se contempla la infraestructura digna para los bicitaxistas? Por ejemplo baños, comedores especialmente el tema de los baños, que si en el caso de Transmilenio es una absoluta desgracia, porque aquellos que están en las cabinas vendiendo Los tiquetes o atendiendo a la ciudadanía no tienen baños, imagínense la situación sanitaria y de salud pública que representa para muchos de estos bicitaxistas el no contar con unos baños dignos en la ciudad, a propósito de la discusión de los baños públicos ¿Qué acciones de salud preventiva se han desarrollado con los bicitaxistas en términos de seguridad y salud en el trabajo? Todos los temas de postura corporal y los riesgos que representa su labor para su integridad física y especialmente motora y ¿Cuáles son las alternativas de estructuración jurídica presentadas por la consultoría que será usada finalmente por el distrito?

## 8. ESTADO DEL DEBATE AL FINALIZAR LA SESIÓN

CONCLUIDA - Sesión Plenaria Ordinaria.

El secretario informa que siendo la 1:17 p.m. del día 11 de diciembre de 2022 se levanta la sesión.

  
**SAMIR JOSÉ ADISAMBRA VESGA**  
 Presidente

  
**DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO**  
 Secretario General de Organismo de Control