



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

AÑO II N°. 3299 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO ENERO 05 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”.....	57
PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”.....	75
PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO ÚNICO DE PASEADORES CANINOS EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	95
PROYECTO DE ACUERDO N° 009 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	109
PROYECTO DE ACUERDO N° 010 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ -CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	121
PROYECTO DE ACUERDO N° 011 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE PROMUEVE EL RECONOCIMIENTO A LOS PROYECTOS DESTACADOS DESARROLLADOS EN LAS ÁREAS DE INFRAESTRUCTURA, DEPORTE, RECREACIÓN Y CULTURA POR LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL JAC DE LAS DIFERENTES LOCALIDADES EN EL DISTRITO CAPITAL”.....	132
PROYECTO DE ACUERDO N° 012 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA ADOPCIÓN DE UNA ESTRATEGIA ESPECIAL PARA ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD, ACCESO Y ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS EN SITUACION DE EMERGENCIA O DESASTRE EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”...	148
PROYECTO DE ACUERDO N° 013 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA EL IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	159

PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

○ **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

ARTICULO 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”.

○ **DE ORDEN LEGAL**

- **Ley 105 de 1993.** *Artículo 2: Señala los principios fundamentales del transporte, y dispone que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Igualmente, establece que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;*

Artículo 3: Establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte. Así mismo, dispone que el Estado regulará y controlará la prestación del servicio y que existirá un nivel

básico accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico;

- **Ley 336 de 1996**, artículo 5: establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;

Artículos 23 y 31, disponen que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte;

- **Decreto Nacional 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”

ARTÍCULO 2.2.1.3.1.1 Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

** En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*

** En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.*

** En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.*

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta

Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.

Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. Modificado por el art. 2, Decreto Nacional 2297 de 2015. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos de taxi, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

“Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, e aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte”.

“Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

** Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.*

** Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.*

** Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros*

** Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.*

** Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.*

** Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado”.*

Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.

Parágrafo 3°. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente parágrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

Parágrafo 4°. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.

- **Decreto Nacional 2297 de 2015** "Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo"

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **ACUERDO 257 DE 2006** "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones"

Artículo 108, literales b) y e) del del definen como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de "Fungir como autoridad de tránsito y Transporte y "Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de Tránsito y transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital".

- **Decreto Distrital 567 de 2006 “por el cual adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad”**

Artículo 2, literal e), establece como una de sus funciones la de "Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de Transporte, las políticas sobre el tránsito y el Transporte en el Distrito Capital.

Finalmente, es procedente precisar:

Que a través de la Resolución 2163 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte, se reglamentó el Decreto Nacional 2297 de 2015 y se definieron las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que deben utilizarse para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

Que en aplicación de la Resolución 2163 de 2016, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 456 de 2017 por el cual se “establecen medidas para el reporte de la información del servicio de transporte público individual en el nivel básico en el Distrito Capital mediante plataformas tecnológicas”.

Que por medio del Decreto Distrital 568 de 2017 la Administración Distrital, “estableció las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C, fijó las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y dictó otras disposiciones.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad profirió la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, por medio “de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual”.

Que dentro del proceso de acción de nulidad con radicado No. 11001032400020160048100 interpuesta ante la Sección Primera del Consejo de Estado el pasado 30 de abril se profirió auto en que se resolvió la solicitud de medida cautelar de Suspensión provisional solicitada por el actor decretando: “la suspensión provisional de los efectos de la Resolución nro. 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 123 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad suspendió la Resolución 220 de 2017 hasta que el Consejo de Estado resuelva en forma definitiva sobre la legalidad de la resolución 2163 de 2016 o levante la medida cautelar decretada.

Que, mediante auto del 8 de agosto de 2018, el Consejo de Estado, levantó la medida cautelar decretada en el proveído de 30 de abril de 2018 consistente en la suspensión provisional de los efectos de la Resolución 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 156 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad levantó la suspensión establecida en la Resolución 123 de 2018 y modificó los plazos establecidos en el artículo 25 de la Resolución 220 de 2018.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018, en la que se resolvió aplazar los términos establecidos en la Resolución 156 de 2018 mediante la cual se modificó el artículo 25 de la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, hasta que el Consejo de Estado resuelva la solicitud de aclaración de la medida cautelar, o hasta que en forma definitiva decida sobre la legalidad de la Resolución 2163 de 2016, o hasta que el Ministerio de Transporte expida la Resolución que derogue el acto demandado con el lleno de los requisitos legales.

Que en auto del 18 de septiembre de 2018, el Consejo de Estado aclaró la providencia de 8 de agosto de 2018, en el sentido de precisar que el levantamiento de la medida cautelar está sujeto a que el Ministerio de Transporte continúe con el trámite y culmine el procedimiento de expedición de la Reglamentación que corrige el yerro de la Resolución 2163 de 2016, en un plazo no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, so pena de que haya lugar a un nuevo estudio de la procedencia de la medida cautelar.

Que en el mencionado Auto, la máxima corporación de lo contencioso administrativo, en su parte considerativa, señaló: “(...) Luego, de ninguna manera puede interpretarse que hasta el momento en que se expida una nueva Resolución, se levantará la medida cautelar decretada de suspensión de los efectos de la Resolución 2163 de 2016. pues lo cierto es que la medida ya fue levantada y el condicionamiento se limitó a que la entidad demandada continúe con el procedimiento que dará lugar a que se subsane el yerro cometido al momento de la expedición, lo que garantizará que la nueva regulación cuente con el concepto de la autoridad competente que permita evaluar su impacto en la competencia del mercado, así como con las razones para acatarlo o separarse del mismo. (...)”

Que el 21 de Diciembre de 2018 se expidió por parte de la Secretaría de Movilidad del Distrito la Resolución 246 “Por medio de la cual se reanuda la implementación de los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, se deroga la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018 y se modifica la Resolución 220 de 2017.

Con base en lo anteriormente expuesto, y toda vez que a la fecha, a pesar de que el Ministerio de Transporte ha publicado y se encuentra tramitando una nueva Resolución que deroga la Resolución 2163 de 2016; habiéndose transcurrido dos años aun no se expide el correspondiente acto administrativo como lo condicionó el Consejo de Estado en su providencia, es menester que por

parte del Distrito Capital en el marco de sus competencias y observando plenamente las disposiciones legales vigentes, adopte medidas tendientes a promover y garantizar a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio. Por ello, y ante la inseguridad jurídica generada por decisiones mencionadas, se acogen en el presente proyecto de acuerdo, disposiciones contenidas en el marco normativo referido, con el fin de contar con herramientas que posibiliten adoptar medidas orientadas al propósito fijado para la mejora en la prestación del servicio descrito.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El servicio público de taxis, cuenta con antecedentes que es importante abordar desde el contexto histórico, lo cual permite dimensionar el origen y evolución de este. Por lo tanto, se referencian abordajes que se han realizado al respecto:

“En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (El Tiempo, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buena acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, F. La historia del taxi en el mundo y en Colombia, 2013 en Martínez Garzón, J. F. & Bacca Benítez, J. M.

Esto muestra que efectivamente los taxistas son referentes del transporte a nivel mundial, y en el caso de Bogotá y en general en Colombia, llegó a consolidarse como un sistema único en su clase, en sus inicios entonces, las empresas de taxis eran innovadoras en su clase y además pertenecían a sectores ciertamente privilegiados de la sociedad. De ahí se puede partir de la idea que las luchas de los gremios taxistas se desarrollaban por móviles que se referían a sus pretensiones de elevar sus derechos laborales o a aumentar sus ingresos por ejercer su actividad como conductores. Sin embargo es a partir del año 2013 que UBER se consolida en Colombia y entra a un mercado de por sí saturado.

Según registros de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, para el año 2012 por las vías de Bogotá se movilizaron aproximadamente 52.000 taxis, lo cual representa aproximadamente el 32 % del uso de la red vial de la ciudad. Esta cifra es significativa, teniendo en cuenta que, en ciudades como Hong Kong, la ocupación llega a tener una participación del 25 % aproximadamente (Perilla Gómez, C; Santos Sabogal, J; Sánchez Monsalve, N y Ramos, P, 2014).”¹

¹ Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

De igual forma, se relaciona lo consignado por Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández:

“Es difícil establecer la fecha exacta en la cual se empezó a regular el servicio de transporte público en Colombia. “Aunque desde el inicio de la historia de la República ha sido intensa la expedición de normas del sector de transporte, la gran mayoría se restringieron, conforme con las circunstancias de la época, al diseño y la financiación de la infraestructura vial” (Salazar, 2001, p.202). No obstante, tomaremos como punto de partida la Constitución Política de 1886, debido a que fue allí en donde se empezó a evidenciar una clara intervención del Estado en los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el servicio de transporte. En ese sentido, el artículo 32 de la mencionada disposición, si bien permitió la libertad de empresa y la iniciativa privada, le otorgó la facultad al Estado de intervenir en la economía con el fin de lograr un desarrollo integral .

Por su parte, el Código de Comercio de 1907 estableció el principio de regulación en el transporte público. Así, correspondía al Gobierno Nacional la inspección de las empresas públicas de transporte y el desarrollo de su respectiva reglamentación. A partir de esto, se expidió la Ley 15 de 1959 “Por la cual se da el mandato al Estado para intervenir en la Industria del transporte, se decreta el auxilio patronal del transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones”. Para el efectivo cumplimiento del mandato legal, el Gobierno emitió una serie de normativas, dentro de las cuales se pueden destacar: “la de creación del Instituto Nacional del Transporte - INTRA - en 1968; el decreto ley 1393 de 1970 - Estatuto Nacional de Transporte- y el decreto ley 80 de 1987 que asignó funciones a los municipios en relación con el transporte” .

Correlativamente a lo anterior, fue surgiendo una nueva modalidad en la prestación del servicio de transporte público. “La historia cita que la aparición de los primeros taxis en Bogotá fue totalmente accidental y fruto de una terrible crisis económica que sobrevino en 1930” . Aunado a la crisis económica del país, en los años de 1925 y 1926 se produjo una gran sequía en el río Magdalena que obstaculizó el transporte fluvial de mercancías desde los puertos costeros hacia el interior del país. Así, la empresa PRACO, representante e importadora de FORD para Colombia, trajo al país una flota de 120 vehículos que fueron represados en el puerto de Barranquilla debido a las circunstancias del momento.

Posteriormente, dichos vehículos fueron trasladados a la capital para su comercialización. Sin embargo, no existieron compradores y “Antonio María Pradilla, fundador de PRACO decidió entonces crear una flota de taxis para buscar alguna rentabilidad de los inventarios” .

Poco tiempo después, apareció la empresa Taxis Rojos cuyo propietario era el señor Leonidas Lara e Hijos, la cual aumentó el número de taxis en la ciudad de Bogotá. Así, de manera creciente se fue incrementando el negocio de taxis en el país. En este sentido, una de las primeras normas relacionadas con el servicio de transporte individual mediante vehículos taxi, que se expidió en Colombia, fue el Decreto 826 de 1954, el cual definió lo que debía entenderse por Empresa de

Transporte Automotor, y estableció una serie de requisitos mínimos para la prestación de este servicio (Rodríguez A. y Acevedo J., 2012, p.262 – 265).

Ahora bien, con la aparición de la Constitución Política de 1991 se dio un cambio respecto al modelo de Estado. Así lo ha manifestado la Corte Constitucional, al afirmar que “La Constitución colombiana, al consagrar un Estado social de derecho en su artículo 1, combina el intervencionismo económico –lo cual supone una permanente posibilidad de restricción estatal de las libertades económicas- con el radical respeto de los derechos civiles y políticos- por lo cual la restricción de estos últimos debe tener fundamento expreso y específico. En efecto, de un lado, la Constitución consagra una economía social de mercado dirigida, puesto que reconoce genéricamente que la iniciativa privada y la actividad económicas son libres (artículo 332) pero establece, también de manera global, que ‘la dirección general de la economía estará a cargo del Estado’ (artículo 333)” (CConst, C-265/1994, H. Barrero).

Siguiendo esta línea argumentativa, el transporte público en Colombia ha sido considerado por la Constitución Política, la Ley y los Entes Estatales como un derecho, un servicio, y una actividad económica. En este sentido, la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes ocasiones, estableciendo que el mismo es un servicio público de carácter esencial de gran importancia para el desarrollo de algunos Derechos Fundamentales tales como la libertad de movimiento y circulación (artículo 24 CP), el libre desarrollo de la personalidad (artículo 16 CP), y el derecho al trabajo (artículo 25 CP) . Igualmente, se considera una actividad económica, ya que el transporte puede ser prestado directamente por el Estado o indirectamente a través de empresas privadas, y produce un beneficio económico a quien lo presta.”²

LOS TAXIS EN BOGOTÁ

Localidad	Atracción	Producción
Antonio Nariño	2,922	3,277
Barrios Unidos	16,275	15,17
Bosa	3,838	3,853
Candelaria	6,302	5,962
Chapinero	43,155	46,308
Ciudad Bolívar	2,608	2,752
Engativá	26,86	27,075
Fontibón	18,685	17,829
Kennedy	24,826	26,008
Los Mártires	11,926	12,598
Puente Aranda	17,806	20,195
Rafael Uribe	7,283	6,306
San Cristóbal	6,727	6,994
Santa Fe	20,212	18,697
Suba	45,561	43,896
Teusaquillo	34,32	33,114
Tunjuelito	3,295	4,397
Usaquén	53,889	52,559
Usme	2,26	2,181

² UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández .

Tabla 1: Producción y atracción de viajes por localidad (Secretaria de Movilidad de Bogotá, 2014)

“La anterior tabla hace hincapié en el estado de viajes realizados en Taxi por localidad, con el fin de ilustrar la inmensidad de viajes que por localidad se realizan utilizando taxi, sin embargo las condiciones laborales pueden resultar precarias para los taxistas, en el sentido de que no depende del número de viajes diarios que se hagan, sino de la capacidad que se tiene para dar cobertura a un servicio necesario para los ciudadanos sin mantener pérdidas, pues hay que tener en cuenta que los taxistas no propietarios se ven obligados a pagar cupos, licencias, seguros, combustibles, permisos, etc., causando incluso, que su servicio se exhiba como rústico para un ciudadano.

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi de Bogotá, tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues según la exDirectora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte Ayda Lucy Ospina: “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento o cumplimiento parcial del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliar a sus conductores al sistema integral de seguridad social; sin embargo, algunos taxistas manifiestan que este decreto aún no ha podido ser implementado en su totalidad por diversas razones que no han permitido darle cumplimiento estricto.

Todas estas causas hacen que el escenario laboral, con la inmersión de UBER dentro de las dinámicas de transporte público individual, se mantenga más complejas para los taxistas no propietarios y de esta manera se constituyen los gremios de taxistas en formato de movimiento social, con el fin de demandar reformas respectivas a la regulación y coacción gubernamental sufrida por parte de los taxistas del común. Susodichas demandas de reformas se dan en dos sentidos 1) reducir el número de regulaciones implementadas a los taxistas, o 2) Aumentar el número de mecanismos que regulan Uber.³

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt



Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Andemos

Gráfico: ULVI

³ Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt

Ciudad	Cantidad
Bogotá	54.695
Medellín	19.899
Cali	17.034
Barranquilla	12.916
Cúcuta	6.803
Cartagena	5.823
Soledad	4.728
Floridablanca	4.652
Santa Marta	4.340
Ibagué	4.197
Otros	76.377

Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Andemos. Cálculo I&VT

“La magnitud de esta industria se puede revisar al ver un informe de ProBogotá que afirma que el negocio de los taxis mueve casi \$3 billones en efectivo anualmente, solo en la capital, que se alcanza con un promedio de 700.000 viajes diarios.

Por ello, la queja ante el avance de los servicios de las plataformas tecnológicas, que según el mismo estudio reúnen a más de 150.000 los conductores vinculados a aplicaciones como Uber, Didi, In Driver y Beat.

Pese al desfase en los cálculos, los taxistas sí reconocen que puede haber una caída en el sector debido a que algunos propietarios han comprado vehículos particulares para inscribirlos en las plataformas. No obstante, solo en 2019, Andemos calculó que se registró la matrícula de 10.201 taxis nuevos.”⁴

LA NECESARIA REINVENCIÓN DEL TAXI EN BOGOTÁ⁵

“Taxis y nuevas tecnologías

Las aplicaciones que permiten a los conductores de vehículos particulares prestar un servicio de transporte público, como Uber y Cabify (TNCs, por su acrónimo en inglés, Transportation Network Companies), han enfrentado la resistencia de la industria de los taxis y del Gobierno colombiano. El ministerio de Transporte expidió recientemente una circular para castigar a los conductores de estas

⁴ La República. Febrero 2020

⁵ Álvaro Rodríguez Valencia enero 14, 2019

plataformas con la cancelación de sus licencias hasta por 25 años. Sin embargo, los usuarios están mucho más satisfechos con el servicio que prestan las TNCs que con el de los taxis.

Así lo muestra un estudio de la Universidad de los Andes en 2017 que investigó sobre los factores que afectan la satisfacción y la calidad del servicio de taxis y de las TNCs en Bogotá.

En una escala de 1 a 5, los taxis alcanzaron una calificación de 3,22, mientras que Uber y Cabify lograron la sobresaliente cifra de 4,42. Mientras que los taxis se rajaron en limpieza de los vehículos (2,77), en percepción de seguridad personal (2,80), en percepción de seguridad vial (2,80) y en manejo y conducción (2,91), las TNCs no se rajaron en nada: el atributo peor calificado fue el conocimiento de la ruta (3,69).

¿Qué hace que los bogotanos se sientan tan satisfechos con las TNCs y tan insatisfechos con los taxis tradicionales? Los resultados de la investigación muestran que los usuarios de las TNCs se sienten satisfechos, sobre todo, por la percepción de limpieza de los vehículos, la seguridad personal y el confort. En cuanto a los taxis, los usuarios reconocen que la facilidad para conseguirlos es un factor que aporta positivamente a su satisfacción. Pero la percepción de que el precio es injusto es uno de los factores que más negativamente afecta la percepción de los pasajeros.

Ante ese panorama, no basta con las buenas intenciones de los taxistas y la promesa de que prestarán un mejor servicio y cobrarán lo justo. Es necesario hacer cambios de fondo y reinventar el servicio de taxi en Bogotá.

El conflicto con las TNCs se deriva de una revolución tecnológica que produjo el internet móvil de acceso masivo y las economías colaborativas. Por eso, la solución para salvar a los taxis tradicionales debe ser creativa e ingeniosa. En todo caso, hay que tener en cuenta que la restricción legal para las TNCs y el marco regulatorio del transporte de taxis en Colombia es de aplicación nacional. Las ciudades tienen muy poca capacidad de maniobra en ese aspecto.

Los taxistas y los usuarios ya han visto los primeros beneficios de aprovechar la tecnología. Aplicaciones de celular independientes para conseguir taxis (como EasyTaxi o la desaparecida, pero querida Tappsi) han demostrado un mejor comportamiento de conductores, y una mayor satisfacción de los usuarios.

Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia.

Ahora, imaginémosnos que cualquier taxi en la calle aproveche la tecnología de forma similar. Los beneficios serían considerables: se acabaría el cobro fraudulento, las quejas de los usuarios serían atendidas por la Secretaría de Movilidad, y ésta podría sancionar a los malos conductores y desterrarlos del sistema.

Es decir, se tendrían los mismos beneficios que ofrecen las TNCs, con la ventaja de poder tomar un vehículo directamente en la calle. Y, como en Uber o en Cabify, el usuario tendría la certeza de

saber quién es el conductor y podría tener un registro de su viaje, lo cual implicaría más seguridad personal.”⁶

“La revolución tecnológica del internet móvil ha cambiado nuestro comportamiento y la forma de concebir los negocios, por ejemplo, por medio de las economías colaborativas. Los servicios que requerían intermediación se han transformado. Ante ese panorama, las empresas tienen dos posibilidades: resistirse al cambio y tratar de mantener el statu quo o reinventarse y adaptarse al nuevo contexto.

El conflicto con las TNCs está lejos de terminar. Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia en este campo. Nadie sabe qué camino tomará la regulación de las TNCs en Colombia. Casi todo cambio tecnológico implica adaptaciones. Es normal que las industrias se vean afectadas por esos cambios (pensemos en los directorios telefónicos, en los beepers, etc). Pero de nada sirve quedarse en quejas y en luchas perdidas por volver al pasado. Sin importar si se prohíben o no las TNCs, la peor estrategia que puede adoptar la industria de los taxis es resistirse al cambio.

Por eso, el primer paso para lograr un mejor servicio es dejar de pensar en los pasajeros como usuarios que “compran” ocasionalmente un viaje y empezar a verlos como clientes, cuya fidelidad y confianza hay que mantener. Un alto nivel de satisfacción crea confianza y lleva a los clientes a recomendar el servicio y a atraer más personas.”⁷

Con base en lo anteriormente expuesto, se hace necesario introducir lineamientos orientados a promover a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

Art. 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: (...)*

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

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

(...)

19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. 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”

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 006 DE 2022

PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL
SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993,

IV. ARTICULADO

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad promoverá a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. MEJORA DEL SERVICIO. Dentro de los aspectos que se deben considerar para mejorar la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi estarán:

a. Acceso a la prestación del servicio por medio de Plataformas Tecnológicas que deberán implementar aplicaciones móviles o interfaces web a los que se pueda acceder directamente desde un teléfono móvil o desde algún otro dispositivo electrónico y que posibilitarán la recolección de información de la operación. Dichas plataformas deberán permitir que todos los servicios prestados queden registrados sin importar que el servicio sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.

b. Las aplicaciones disponibles para el usuario deberán permitirle solicitar y cancelar el servicio, conocer anticipadamente el valor del servicio, la identificación del conductor que prestará el servicio, así como el vehículo correspondiente; la estimación del tiempo promedio de viaje, efectuar pagos por medios electrónicos, presentar quejas, reclamos y calificar el servicio. Lo anterior, sin perjuicio de que el servicio prestado por los vehículos sea solicitado por los usuarios en vía o por otros medios y que se pague en efectivo o por medios electrónicos como tarjetas débito y crédito.

c. Promover que los vehículos taxi cuenten con una pantalla táctil adicional al dispositivo móvil en el vehículo que disponga de una interfaz gráfica para el usuario. Esta deberá permitirle al usuario verificar la información contenida en la tarjeta de control, establecer y confirmar el origen y el destino del servicio, conocer anticipadamente la tarifa, calificar el servicio y presentar quejas, cuando este sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.

ARTÍCULO 3. PROTECCIÓN DE DATOS. Los responsables del manejo de la información atenderán, en todo momento, los lineamientos dispuestos en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales.

ARTÍCULO 4. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN. La Secretaría Distrital de Movilidad, en su condición de autoridad de tránsito y transporte distrital, podrá utilizar la información recopilada por las plataformas tecnológicas, para establecer políticas tendientes a mejorar la operación, gestión y la seguridad del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital, y con ello garantizar a los usuarios las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, seguridad y oportunidad.

Las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mencionado, deberán acatar las disposiciones que en materia de inspección, vigilancia y control establezca la Secretaría Distrital de Movilidad relacionadas con el reporte de la información de la operación.

ARTÍCULO 5. DIVULGACIÓN. Las disposiciones que se adopten producto de lo contenido en el presente Acuerdo, serán divulgadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a las empresas de transporte habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 6. OBSERVANCIA LEGAL. Las medidas que se adopten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad para garantizar a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, contar con condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital, deberán observar completa e integralmente el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que establezca el Ministerio de Transporte con relación a dicha materia.

ARTÍCULO 7. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su fecha de publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

o DE ORDEN CONSTITUCIONAL

ARTICULO 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”.

ARTICULO 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.

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios; (...)

ARTICULO 365. “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de

interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

○ **DE ORDEN LEGAL**

- **Ley 105 de 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”.*

Artículo 2: Señala los principios fundamentales del transporte, y dispone que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Igualmente, establece que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;

Artículo 3: Establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte. Así mismo, dispone que el Estado regulará y controlará la prestación del servicio y que existirá un nivel básico accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico;

- **Ley 336 de 1996,** *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*

Artículo 3: “Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles

que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos [333](#) y [334](#) de la Constitución Política.”

Artículo 5: “Establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;”

Artículo 57. “En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que no presten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte.”

- **Ley 1801 de 2016**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.”

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 de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.

(...) PARÁGRAFO 1o. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:

COMPORTAMIENTOS MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL

Numeral 1	Amonestación
Numeral 2	Multa General Tipo 1
Numeral 3	Multa General tipo 2
Numeral 4	Amonestación
Numeral 5	Multa General Tipo 1
Numeral 6	Multa General Tipo 1
<u>Numeral 7</u>	<u>Multa General tipo 2</u>

*Artículo 160. “**Registro a medios de transporte.** El personal uniformado de la Policía Nacional podrá efectuar el registro de medios de transporte públicos o privados, terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, y de los paraderos, estaciones, terminales de transporte terrestre, aeropuertos, puertos y marinas, de conformidad con las disposiciones que rigen la materia, y en los siguientes casos, para garantizar la convivencia y la seguridad:*

Para establecer la identidad de los ocupantes y adelantar el registro de las personas que ocupan el medio y sus bienes, de conformidad con este Código.

(...) Cuando se tenga conocimiento o indicio de que el medio de transporte está siendo utilizado o sería utilizado, para la comisión de un comportamiento contrario a la convivencia o una conducta punible.”

*Artículo 172. “**Objeto de las medidas correctivas.** Las medidas correctivas, son acciones impuestas por las autoridades de Policía a toda persona que incurra en comportamientos contrarios a la convivencia o el incumplimiento de los deberes específicos de convivencia. Las medidas correctivas tienen por objeto disuadir, prevenir, superar, resarcir, procurar, educar, proteger o restablecer la convivencia.*

***Parágrafo 1o.** Las medidas correctivas no tienen carácter sancionatorio. Por tal razón, deberán aplicarse al comportamiento contrario a la convivencia las medidas correctivas establecidas en este código y demás normas que regulen la materia.*

***Parágrafo 2o.** Cuando las autoridades de Policía impongan una medida correctiva deberán informar a la Policía Nacional para que proceda a su registro en una base de datos de orden nacional y acceso público. La información recogida en estas bases de datos está amparada por el derecho fundamental de Hábeas Data.*

Artículo 173. “Las medidas correctivas. <Artículo corregido por el artículo [12](#) del Decreto 555 de 2017. El nuevo texto es el siguiente:> Las medidas correctivas a aplicar en el marco de este Código por las autoridades de policía, son las siguientes:

1. Amonestación.

2. Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia.

(...) 7. Multa General o Especial.”

Artículo 174. “Amonestación. Es un llamado de atención en privado o en público con el objetivo de concientizar a la persona de la conducta realizada y de su efecto negativo para la convivencia, en procura de un reconocimiento de la conducta equivocada, el compromiso a futuro de no repetición y el respeto a las normas de convivencia.

Parágrafo. Por su naturaleza de carácter pedagógico, esta medida podrá ser impuesta por la autoridad de Policía competente para todos los comportamientos contrarios a la convivencia contenidos en el presente Código, sin perjuicio de las demás medidas correctivas que deban ser impuestas.”

Artículo 175. “Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia. Es la obligación de participar en una actividad de interés público o programa pedagógico en materia de convivencia, organizado por la administración distrital o municipal, en todo caso tendrá una duración de hasta seis (6) horas.

Parágrafo 1o. Por su naturaleza de carácter pedagógico, esta medida podrá ser impuesta por la autoridad de Policía competente para todos los comportamientos contrarios a la convivencia contenidos en el presente Código, sin perjuicio de las demás medidas correctivas que deban ser impuestas.

Parágrafo 2o. El programa o actividad pedagógica de convivencia que se aplique como medida correctiva a niños, niñas o adolescentes, deberá contar con el enfoque adecuado para esta población de acuerdo con la legislación vigente.

Parágrafo 3o. Para materializar la medida correctiva de que trata el presente artículo, la Policía Nacional podrá trasladar de inmediato al infractor al lugar destinado para tal efecto.”

Artículo 180. Multas. “<Artículo corregido por el artículo 13 del Decreto 555 de 2017. El nuevo texto es el siguiente:> Es la imposición del pago de una suma de dinero en moneda colombiana, cuya graduación depende del comportamiento realizado, según la cual varía el monto de la multa. Así mismo, la desobediencia, resistencia, desacato, o reiteración del comportamiento

contrario a la convivencia, incrementará el valor de la multa, sin perjuicio de los intereses causados y el costo del cobro coactivo.

Las multas se clasifican en generales y especiales.

Las multas generales se clasifican de la siguiente manera:

Multa Tipo 1: Cuatro (4) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 2: Ocho (8) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 3: Dieciséis (16) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 4: Treinta y dos (32) salarios mínimos diarios legales vigentes

Las multas especiales son de tres tipos:

1. Comportamientos de los organizadores de actividades que involucran aglomeraciones de público complejas.
2. Infracción urbanística.
3. Contaminación visual.

Parágrafo. Las multas serán consignadas en la cuenta que para el efecto dispongan las administraciones distritales y municipales, y se destinarán a proyectos pedagógicos y de prevención en materia de seguridad, así como al cumplimiento de aquellas medidas correctivas impuestas por las autoridades de policía cuando su materialización deba ser inmediata, sin perjuicio de las acciones que deban adelantarse contra el infractor, para el cobro de la misma.

En todo caso, mínimo el sesenta por ciento (60%) del Fondo deberá ser destinado a la cultura ciudadana, pedagogía y prevención en materia de seguridad.

Cuando los Uniformados de la Policía Nacional tengan conocimiento de la ocurrencia de un comportamiento, que admita la imposición de multa general, impondrán orden de comparendo al infractor, evidenciando el hecho.

Es deber de toda persona natural o jurídica, sin perjuicio de su condición económica y social, pagar las multas, salvo que cumpla la medida a través de la participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia, de ser aplicable. A la persona que pague la multa durante los cinco (5) días hábiles siguientes a la expedición del comparendo, se le disminuirá el valor de la multa en un cincuenta (50%) por ciento, lo cual constituye un descuento por pronto pago.

A cambio del pago de la Multa General tipos 1 y 2 la persona podrá, dentro de un plazo máximo de cinco (5) días hábiles siguientes a la expedición del comparendo, solicitar a la

autoridad de policía que se conmute la multa por la participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia.

Si la persona no está de acuerdo con la aplicación de la multa señalada en la orden de comparendo o con el cumplimiento de la medida de participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia, cuando este aplique, podrá presentarse dentro de los tres (3) días hábiles siguientes ante la autoridad competente, para objetar la medida mediante el procedimiento establecido en este Código.

La administración distrital o municipal podrá reglamentar la imposición de la medida correctiva de participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia para los comportamientos contrarios a la convivencia que admitan Multa tipos 1 y 2, en reemplazo de la multa.

Artículo 198. Autoridades de policía. *Corresponde a las autoridades de Policía el conocimiento y la solución de los conflictos de convivencia ciudadana.*

Son autoridades de Policía:

(...) 3. Los Alcaldes Distritales o Municipales.

4. Los inspectores de Policía y los corregidores.

(...) 6. Los comandantes de estación, subestación y de centro de atención inmediata de Policía y demás personal uniformado de la Policía Nacional.

- **Ley 1753 de 2015**, “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”
“Artículo 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

“Artículo 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando

la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **Acuerdo 004 de 1999** *“Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”*
- **Acuerdo 735 de 2019** *“Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones”*

Artículo 27.- Concurrencia de las Medidas Correctivas y Sancionatorias. De conformidad con el artículo 172 de la Ley 1801 de 2016, las medidas correctivas no tienen carácter sancionatorio, por tal razón no son excluyentes con las medidas sancionatorias que por conductas similares a los comportamientos contrarios a la convivencia, puedan adoptarse dentro de procesos administrativos sancionatorios regulados por normas especiales o por el procedimiento administrativo sancionatorio consagrado en la Ley 1437 de 2011.

Artículo 28.- Sustitución de multas tipo 1 y 2. La Administración Distrital reglamentará la imposición de la medida correctiva de participación en actividad pedagógica de convivencia o programa comunitario, en remplazo del pago de la multa, para todos los comportamientos contrarios a la convivencia que admitan multa tipo 1 y 2.

Parágrafo. Las actividades pedagógicas de convivencia o programas comunitarios que para el efecto sean establecidos por la Administración Distrital, en la medida de lo posible, estarán asociados al tipo de comportamiento contrario a la convivencia que sea cometido, y contarán con un enfoque diferencial atendiendo las necesidades y condiciones específicas de los respectivos infractores.

- **Resolución 696 de 2018.** *“Por medio de la cual se actualiza el Manual del Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C., SITP y se dictan otras disposiciones.”*

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Para introducir la justificación del presente Proyecto de Acuerdo, es necesario abordar diferentes miradas que se han dado en relación con la problemática de la evasión del pago del pasaje en el Sistema Transmilenio en el tiempo reciente y que recogen datos y cifras que permiten aproximarnos a la dimensión del problema en diferentes ámbitos, tales como en lo económico al disminuir considerablemente los ingresos vía recaudo, la accidentalidad generada por las maniobras de los usuarios que eluden los controles para no efectuar el pago y la afectación a las buenas prácticas de convivencia que se deben observar en el principal sistema de transporte público de la ciudad y del país.

“Un problema mundial.

Los colados son una amenaza y un desafío permanente para los sistemas de transporte público de las grandes ciudades del mundo.

Sobre la base de mediciones en Nueva York, París, Londres y Santiago de Chile cabía decir que entre el 3% y el 6% de los usuarios evaden el pago de la tarifa de transporte. La vigilancia, el monitoreo y la cultura ciudadana son las estrategias comúnmente empleadas por los gobiernos frente a este problema.

Pero la situación actual en Bogotá es crítica, pues los colados representan más del 15% de los usuarios de Transmilenio. Esto afecta gravemente las finanzas y el funcionamiento del sistema.

Pero hasta ahora los gobiernos han intentado o aplicado recetas internacionales cuyos resultados no han sido alentadores.

En tiempos de Gustavo Petro los colados se convirtieron públicamente en un dolor de cabeza para Transmilenio. Hordas de personas saltaban los torniquetes o ingresaban por las puertas de las estaciones arriesgando sus vidas para entrar al sistema. En ese momento, no se sabía exactamente cuántos colados había en Transmilenio. Los cálculos preliminares arrojaban entre 65.000 y 280.000 evasores diarios, un rango muy amplio e impreciso que dificultó la toma de decisiones.

En todo caso, Petro optó por instalar puertas y barreras anticolados y por poner en marcha campañas de cultura ciudadana y operativos de control de policía. Además, compró unas cámaras de reconocimiento facial que no sirvieron porque el gobierno no contaba con una base de datos.

Aunque en algunos momentos la administración presentó balances positivos, los colados se salieron de control.

En octubre de 2015, en plena campaña electoral para la alcaldía, el entonces candidato Enrique Peñalosa recibió un guiño importante de Antanas Mockus. Su apoyo suponía que, de ganar Peñalosa, la cultura ciudadana tendría un rol fundamental en su administración.

Pero todo esto quedó en promesas, pues si bien en su administración se han realizado varias campañas de concientización ciudadana, ninguna ha tenido el impacto que se esperaba. La más anunciada fue “Todos pagamos el pato”, la cual pretendía crear conciencia entre los colados a través de la figura del pato. Como es evidente, eso no sucedió.

La situación actual en Bogotá es crítica, pues los colados representan más del 15% de los usuarios de Transmilenio.

A principios de 2016, en su primera rueda de prensa como gerente de Transmilenio, Alexandra Rojas anunció la creación de una ‘gerencia anticolados’, pero un año después, reconoció que se precipitó y que tal gerencia nunca existió.

Como el problema persistía, en agosto de 2017, Rojas aseguró que se estaba adelantando un piloto para modificar las entradas de las estaciones y que en el primer semestre de 2018 se sabría cuál tecnología iba a utilizarse. Según ella, se instalarían torniquetes más grandes con barreras para dificultar el ingreso sin pago. Sin embargo, hasta el día de hoy, eso no ha sucedido.

De acuerdo con un artículo de El Espectador, entre enero de 2017 y agosto de 2018, el distrito invirtió cerca de 13.000 millones de pesos sin que se logaran avances sustanciales. Como se puede observar en la siguiente imagen, hubo contratos, pero no resultados.

Los últimos ocho contratos antievasión

Fecha de inicio de ejecución	Cuantía a contratar (en millones)
15 de noviembre de 2017 Contratar un profesional para coordinar y realizar el seguimiento técnico del plan estratégico anti-evasión	\$ 26,0
16 de noviembre de 2017 Desarrollar esquemas de intervención basados en la mediación social, pedagogía y estadística, con el fin de intervenir en el fenómeno de la evasión.	\$ 4.426,0
15 de noviembre de 2017 Monitorear las estrategias de pedagogía, desarrollo de prototipo anti-evasión y puesta en marcha del proyecto piloto de infraestructura.	\$ 17,5
04 de diciembre de 2017 Hacer análisis de información del comportamiento de la evasión en el sistema troncal y zonal de TM.	\$ 6,6
22 de agosto de 2017 Formular y coordinar una estrategia de relacionamiento y comunicaciones con los usuarios del sistema para mitigar el fenómeno de la evasión.	\$ 78,5
27 de julio de 2017 Desarrollar estrategias de cultura ciudadana, incluyendo piezas en televisión, radio, redes sociales, medios impresos, digitales y alternativos.	\$ 218,1
26 de julio de 2017 Estructurar y ejecutar un plan en medios masivos, digitales y audiovisuales, atendiendo el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana.	\$ 8.605,4
19 de enero de 2017 Realizar el estudio integral de la evasión (técnico, operacional, normativo, contractual y financiero) en TM.	\$ 997,1

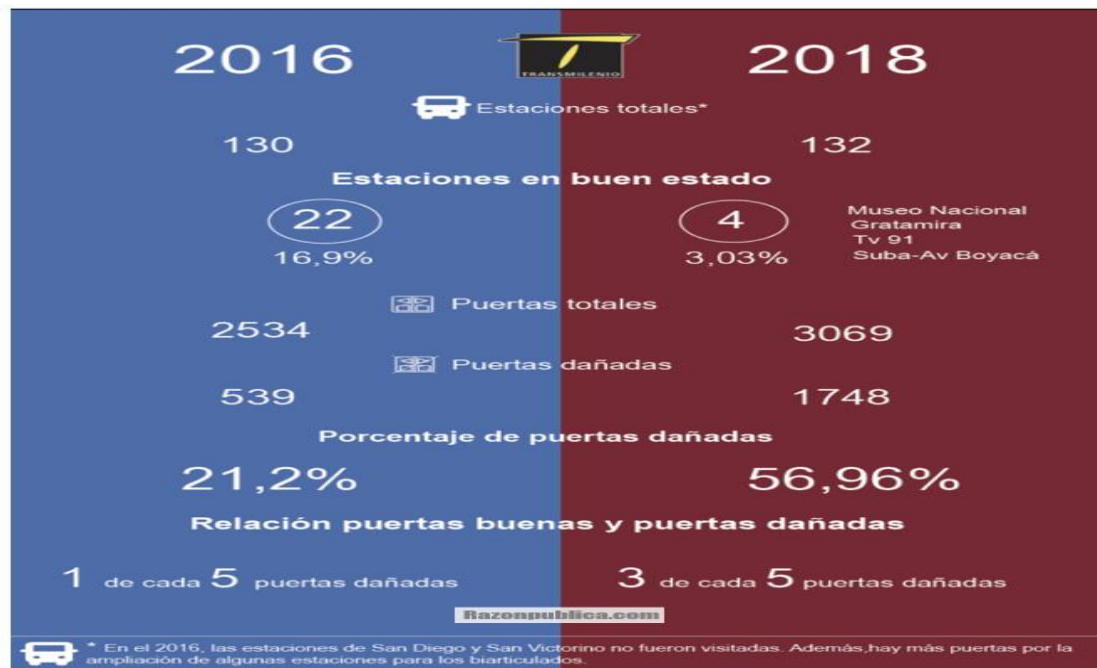
TOTAL \$13.299,8 millones

Fuente: El Espectador

Razonpublica.com

Otro factor que facilita el ingreso de los colados es el mal estado de las puertas de las estaciones. El 2018, el entonces concejal Juan Carlos Flórez presentó una investigación donde demuestra que, de 2534 puertas, 539 estaban dañadas en 2016, es decir, que para ese entonces el 21,3% de las puertas estaban averiadas. En 2018 la cifra ascendió a 56,9 %, pues de 3059 puertas, 1748 no funcionaban.

En otras palabras, en 2016 una de cada cinco puertas estaba dañada y en 2018 tres de cada cinco.



Es importante señalar que en la lucha contra los colados Transmilenio ha estado solo, puesto que ni los operadores de las troncales, ni el operador de recaudo han sido parte activa en la búsqueda de soluciones. Es probable que su pasividad se deba a que a ellos les pagan independientemente de lo que pase en el sistema.

¿Qué dicen las cifras?

En varias ocasiones, la administración actual prometió elaborar un estudio para determinar el número de colados. Después de casi cuatro años, los resultados fueron publicados el pasado 10 de mayo. Los datos que arrojó son alarmantes:

- El 15,36% de los usuarios del servicio troncal, no pagan el pasaje. Eso significa que, de los 2.500.000 de pasajeros que Transmilenio transporta al día, 384.000 son colados.
- De 15 colados que hay por cada 100 pasajeros, 10 ingresan de forma irregular saltando los torniquetes y 5 por lugares no autorizados.
- Anualmente el sistema deja de recibir 222.000 millones de pesos por evasión.

Según este estudio, los argumentos más comunes que utilizan los colados para justificarse son: el costo del pasaje, la mala calidad del servicio, la falta de apropiación del sistema, la mala relación

con lo público, los factores políticos, las actitudes propias de los colombianos, la facilidad, bajo control u oportunidad y la cotidianidad e interiorización.

Los bogotanos lo usan porque es rápido y porque es lo que hay, pero tan pronto pueden, se bajan (o se suben) al carro, a la moto, a la bicicleta o incluso a la patineta.

Este estudio identificó siete tipos de colados: los abusones-cotidianos, los evasores-protesta, los evasores influenciados por otros, los evasores por necesidad económica, los vendedores ambulantes, los cotidianos-interiorizados, y los migrantes y extranjeros.

También revisó cómo se enfrentaba este problema en otros lugares del mundo y agrupó las principales soluciones en cuatro tipos: control por inspección, control por zonas prepago, control por barreras físicas y control por estrategias de comunicación.

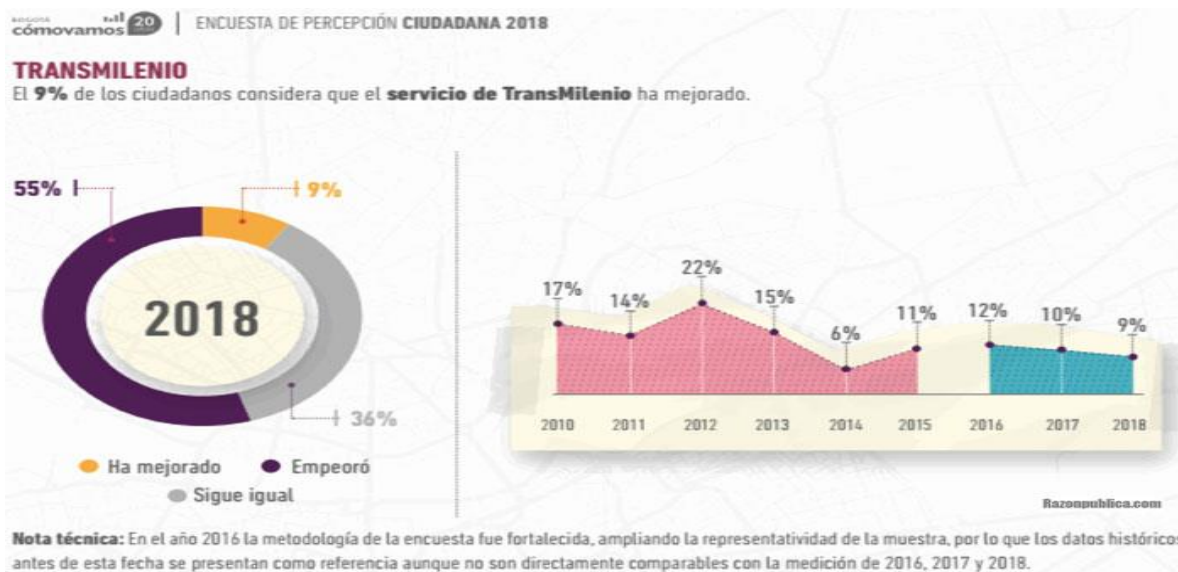
Por último, el estudio presentó las siguientes recomendaciones:

- 1. Realizar el seguimiento a las demás estaciones que no fueron incluidas en este estudio, pues la medición solo fue hecha en 40 estaciones.*
- 2. Enfocar las intervenciones en los torniquetes por ser la vía principal de evasión.*
- 3. Aumentar los controles en horas no valle y días no hábiles.*
- 4. Preparar medidas integrales que combinen infraestructura, educación y fiscalización.*

De acuerdo con el estudio en cuestión, “la evasión disminuye cuando los sistemas de transporte operan en óptimas condiciones. Esto incluye cumplimiento de frecuencias, mantenimiento del buen estado de material rodante y equipos, amabilidad de los conductores”. O sea, que para reducir el número de colados es necesario mejorar la calidad del servicio.

La Encuesta de Percepción Ciudadana 2018 de Bogotá Cómo Vamos señaló que, aunque Transmilenio sigue siendo el principal medio de transporte de los bogotanos, el número de usuarios descendió entre 2017 y 2018, ya que pasó de 37% a 35%. Además, la satisfacción de los usuarios pasó de 19% en 2017 a 13% en 2018, es decir, el porcentaje más bajo de todos los medios de transporte.

Pero quizás el dato más grave que arrojó esa pesquisa es este: 55% de los ciudadanos considera que el servicio de Transmilenio empeoró, el 36% que sigue igual y solo el 9% que mejoró. El histórico de Bogotá Cómo Vamos demuestra que este no es un problema de la última administración, pues la insatisfacción ha sido una constante en la última década.



La evasión no es tolerable, defendible ni justificable, pero va a continuar si no se combinan las recomendaciones técnicas de la experiencia internacional con la mejoría del servicio. Mientras los usuarios sientan que Transmilenio es caro, indigno e inseguro, ninguna medida tendrá los efectos esperados. Por eso es importante reinventar el sistema y seducir nuevamente a los usuarios.”⁸



⁸ ¿Cómo reducir el número de colados en Transmilenio? Fernando Rojas. Razón Pública. Mayo 2019.

De otro lado, en 2019 durante el foro 'La evasión en Transmilenio: un reto de ciudad', la empresa dio a conocer las cifras oficiales de colados en el sistema, que generan pérdidas por más de 222.000 millones de pesos al año. Adicionalmente se entregaron las siguientes cifras:

“El porcentaje de evasión en el servicio troncal, según la Alcaldía, es del 15,36%, es decir, 15 de cada 100 pasajeros ingresan de manera irregular al sistema. Diez lo hacen saltando los torniquetes y cinco por lugares no autorizados, como las puertas.

Al día se registran más de 384.000 colados, de modo que la cifra superaría los 11,5 millones al mes. Y si se hace el cálculo por año, serían más de 138.000 millones.

*“La evasión es una problemática que afecta notoriamente a **Transmilenio**, pues además de que los evasores sobrecargan el sistema, aumentan la percepción de inseguridad y afectan la experiencia para los demás usuarios”, señaló la gerente del sistema, **María Consuelo Araújo**.*

*El estudio, realizado por la Universidad Nacional y Transmilenio, dejó más de 48.300 horas de grabación que fueron digitalizadas y analizadas. Los mayores índices de evasión se registran en la **hora valle y los días sábado, domingo y festivos**.*

*En total, las autoridades **han impuesto más de 12.725 comparendos por ingreso irregular al sistema**, de los cuales 8.616 fueron por evadir el torniquete instalado en la estaciones y 4.109 por ingreso a través de lugares no permitidos.*

Del total de colados, el 25% lo hace en la troncal de la carrera Décima, 18% en la Caracas, 18% en la NQS y 15% en la calle 26. El Socorro es la estación con más tasa de colados, con más del 57% de evasión. Le siguen Nieves con 40% y Policarpa con 40%.”⁹

⁹ El Espectador. De cada 100 personas que viajan en Transmilenio, 15 son coladas. Mayo de 2019. elespectador.com



Por último, se ha anunciado por parte de la Secretaría de Movilidad que: *“a través de su Laboratorio de Innovación para Movilidad (MoviLab Bogotá), TransMilenio y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) abrieron la Mobility Challenge, una convocatoria dirigida a grupos y centros de investigación en Instituciones de Educación Superior (IES) del país con interés en el diseño, implementación, monitoreo y evaluación de una intervención basada en ciencias del comportamiento, para dar solución a la práctica de los colados en TransMilenio.*

Las universidades interesadas podrán participar en un formato de cocreación de dos semanas en el mes de diciembre, para diseñar la intervención, con la orientación metodológica del Behavioral Economics Group del Banco Interamericano de Desarrollo junto con servidores públicos de TransMilenio y la Secretaría Distrital de Movilidad.

“Aquellas propuestas de intervención que alcancen el mayor puntaje en los criterios de priorización, se implementarán como pilotos para evaluar su efectividad en reducir la evasión en TransMilenio. MoviLab Bogotá coordinará este trabajo, en conjunto con los investigadores seleccionados, Transmilenio y el BID”, aseguró Claudia Jiménez, directora del MoviLab Bogotá.

No obstante, a lo anterior resulta imperativo implementar medidas orientadas a desestimular la evasión al pago del pasaje en el sistema, a través de los mecanismos legales que posibilita el Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

Art. 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: (...)*

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. 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”

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 007 DE 2022**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

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

IV. ARTICULADO**ACUERDA:**

ARTÍCULO 1: La Administración Distrital, priorizará dentro de la reglamentación estipulada en el artículo 28 del Acuerdo 735 de 2019, lo relacionado con actividades pedagógicas orientadas a desestimular la evasión del pago de de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros del sistema Transmilenio.

Parágrafo 1: En consecuencia, se evaluará la procedencia de establecer la realización de actividades o programas comunitarios dentro del sistema Transmilenio. De resultar viable, se procederá a su implementación.

Parágrafo 2: A efectos de sustitución de la multa tipo 2, dicha conmutación podrá tener lugar cuando se realicen por parte del infractor actividades de ornato y limpieza al interior de las estaciones y portales del sistema Transmilenio. Para ello Transmilenio S.A. deberá disponer de los mecanismos y elementos que posibiliten la ejecución de las actividades In situ, cuando esto sea factible.

ARTÍCULO 2: A partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo, la Administración Distrital contará con un plazo de 6 meses para realizar la reglamentación mencionada en el artículo 1.

ARTÍCULO 3: La Administración Distrital presentará un informe semestral al Concejo de Bogotá, que de cuenta del cumplimiento y de la materialización de lo aprobado en el presente acuerdo.

ARTÍCULO 4. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO ÚNICO DE PASEADORES CANINOS EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

Crear el Registro Único de Paseadores Caninos en la ciudad de Bogotá D.C. con el fin de garantizar la adecuada prestación del servicio cumpliendo con estándares de calidad y cuidado para la protección animal. El registro busca identificar a todas aquellas personas que presten este servicio bien sea de manera independiente o bajo un establecimiento o empresa, garantizando que cuente con los conocimientos mínimos para el correcto manejo de perros, así como dotar a la ciudadanía de herramientas para las denuncias en cuando a cuidado animal.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Introducción:

El Acuerdo Distrital 628 de 2015 “Por medio del cual se implementa un protocolo de acciones que deberá tener en cuenta el paseador de perros en el distrito capital y se dictan otras disposiciones” estaba compuesto por 3 artículos. Estos pretendían que la Secretaría Distrital de Ambiente realizara un protocolo de acciones responsables que debían tener en cuenta el paseador de perros en concordancia con lo establecido en la política pública de protección y bienestar animal y demás normatividad vigente y promover capacitaciones para aquellas personas que ejercen dicha actividad las cuales debían estar certificadas por la entidad correspondiente.

Sin embargo, este acuerdo fue derogado por el Decreto 546 de 2016 “Por medio del cual se crea el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal – IDPYBA” pues en su artículo 5 “funciones” el acuerdo en mención contempla

“7. Diseñar e implementar protocolos y procedimientos de atención para la captura, rescate, decomiso, conducción, recepción y confinamiento de animales, así como para su tenencia, incluyendo el protocolo de paseador de perros y promover su capacitación en concordancia con lo establecido en la Policía de Protección y Bienestar Animal y demás normativas vigentes.”

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente proyecto de acuerdo pretende ser una herramienta que contribuya con la regulación y correcta prestación del servicio de paseo a perros. Esto, a partir de la creación de un registro que permita garantizar la correcta formación de estas personas prestadoras del servicio buscando siempre la protección animal. De igual manera el registro podrá convertirse en una herramienta de utilidad para la precisa identificación de los paseadores, en caso de evidenciar algún tipo de maltrato animal.

Antecedentes en Bogotá:

Si bien es cierto, la protección animal ha dado pasos importantes en el país y particularmente en la ciudad de Bogotá, aún hay elementos que pueden y deben fortalecerse para garantizar los derechos de los animales, así como para la tranquilidad de sus tenedores.

A principios del año 2019 el IDPYBA por medio de Julián Tarquino, vocero de la entidad, sostuvo que “se hará un registro formal y distrital de todos los paseadores”



Distrito pondrá en cintura a paseadores de perros

Diana Giraldo - 28 de febrero del 2019 9:22 pm

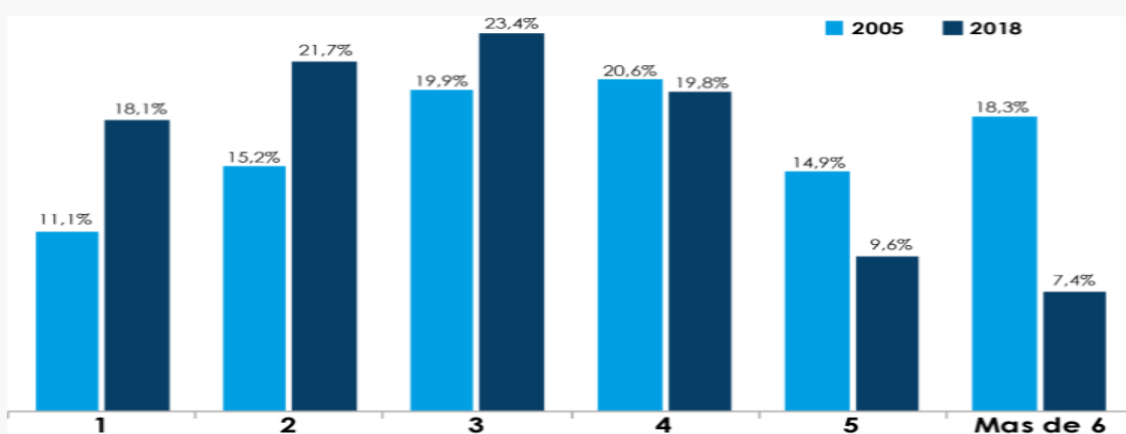
De igual manera, en el anterior periodo del Concejo de Bogotá (2016 – 2019) algunos exconcejales como Juan Felipe Grillo, manifestaron que "quien ofrezca el servicio de paseador **debe tener como mínimo el registro del Distrito**" proponiendo entre otras cosas **un censo de paseadores en Bogotá**. Sin embargo, este asunto no logró consolidarse un acuerdo vigente.

La importancia de las mascotas en la sociedad del Siglo XXI

Son varias las empresas especializadas y los estudios que afirman el crecimiento de mascotas en los hogares colombianos y, por tanto, en los hogares bogotanos. Según cifras de la consultora Raddar, existe una población de al menos cinco millones de mascotas en el país y al menos 30% de los hogares tiene una. La Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) habla de 43%. Por su parte, la firma de consultoría Kantar World Panel señala que en Colombia hay 3,5 millones de hogares con mascotas: 67% son perros, 18% gatos y 16% afirma tener ambos. En todo caso resultan ser cifras reveladoras sobre el crecimiento de la presencia de dichos animales.

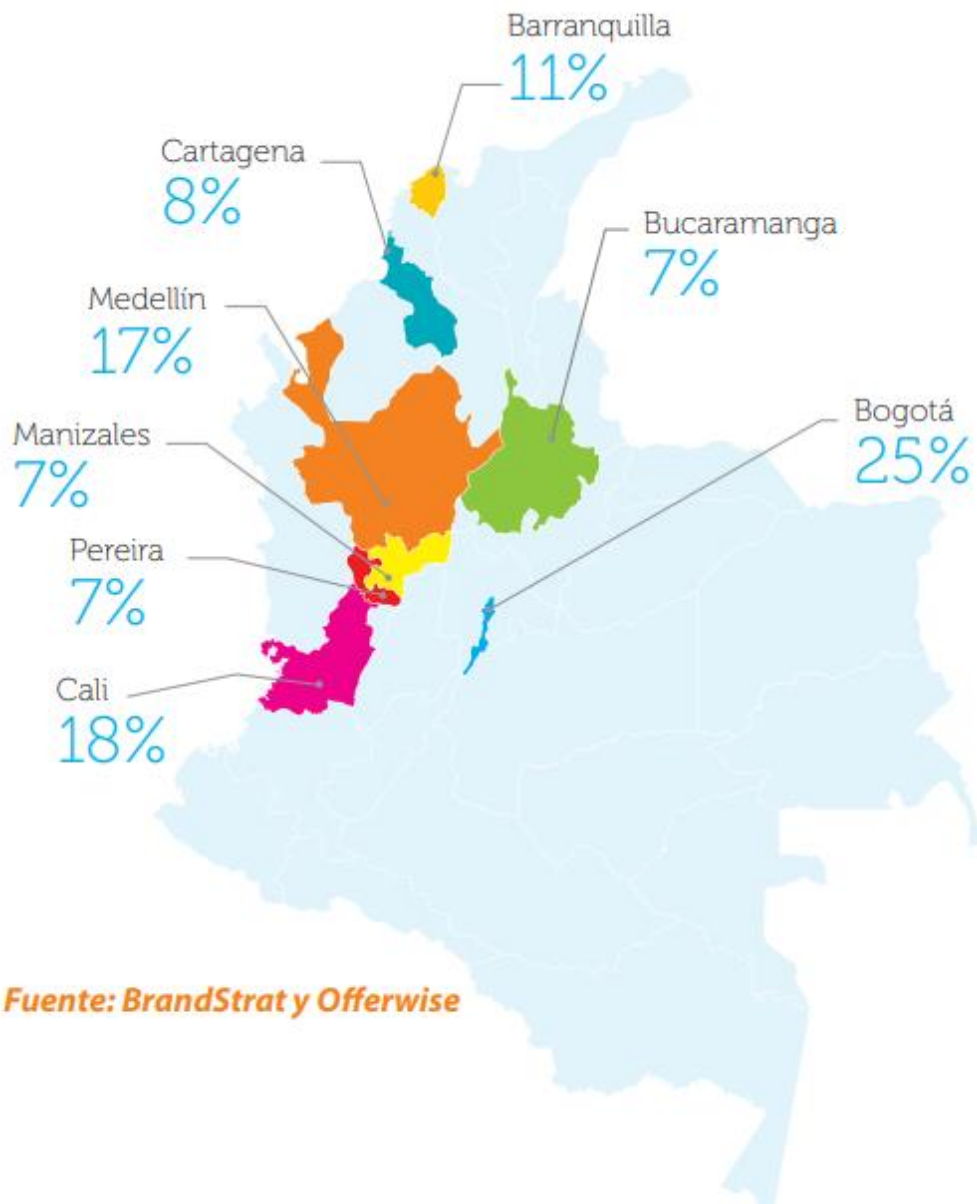
Estas cifras se complementan con un menor interés por hacer familias grandes, como en los viejos tiempos. La agitada vida diaria, los compromisos profesionales y las dificultades de traer al mundo a un hijo en entornos más complejos están llevando a que las familias aplacen o decidan no multiplicarse: de hecho, los hogares unipersonales representaban 11% en el censo poblacional de 2005 y hoy se ubican en 18%, de acuerdo con el último reporte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

Gráfica 1. Evolución del número de personas por familia, censo 2005 – 2018

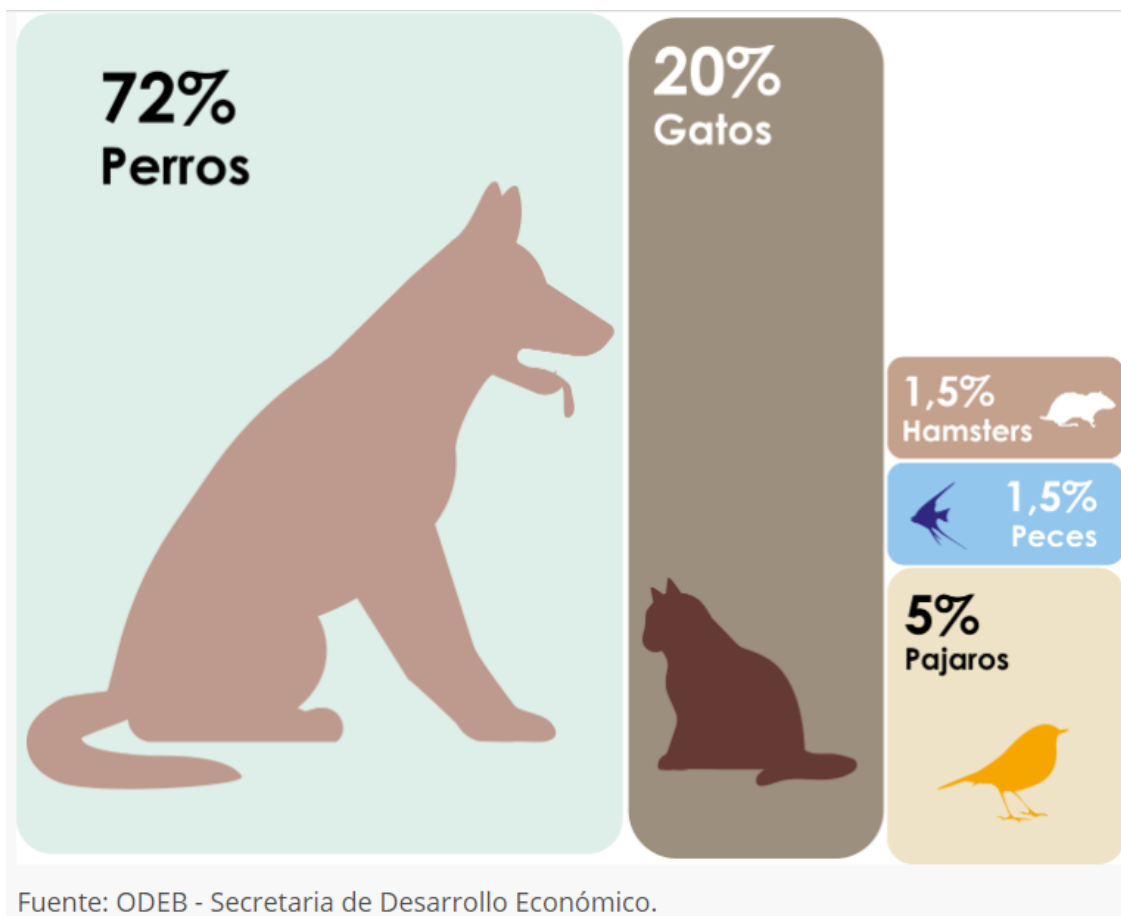


Fuente DANE. Censo poblacional 2005-2018

En un comparativo realizado por la firma BrandStart y Offerwise, Bogotá es la ciudad que reporta mayor tenencia de mascotas. Por su puesto que esto tiene una influencia de su alta población, pero de igual manera de la urgencia de regular y aportar aún más normativamente en este sentido.



En Bogotá, los perros se consolidan como el animal que más habitan los hogares. Así lo demuestran las cifras del observatorio de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.



Denuncias por maltrato.

En Bogotá, se presentan diariamente denuncias por maltrato animal por parte de los paseadores caninos. Estas están asociadas en su mayoría por ahogo por collares, exposición al sol sin hidratación y el manejo en los paseos con más de 15 perros de distintas razas, comportamientos y necesidades.

Así lo han reportado desde años varios medios de comunicación:

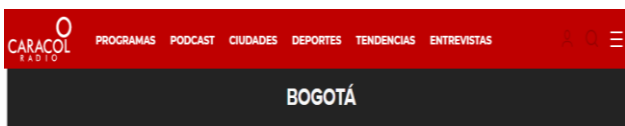


[Inicio](#) / [Bogotá](#) / Indignación por paseadores de perros que maltratan a los animales en parques

Indignación por paseadores de perros que maltratan a los animales en parques

Bogotá 27 may. 2015 - 9:42 a. m.
Por: Redacción Bogotá

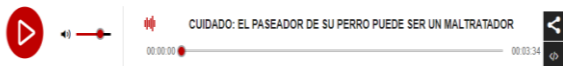
La Administración Distrital pidió al legislativo endurecer las penas por maltrato animal.



MALTRATO ANIMAL

Cuidado: el paseador de su perro puede ser un maltratador

Según un concejal de Bogotá, mensualmente se entablan 300 denuncias por maltrato a las mascotas.



Denuncian a supuesto agresivo paseador de perros en Bogotá

Por Publimetro

🕒 Sábado 16 de febrero de 2019, a las 09:08



ARCHIVO

En video denuncian maltrato animal por parte de paseadores de perros

Autoridades se pronuncian y piden una reforma en el castigo para los infractores de esta norma.



Por: BOGOTÁ | 26 de mayo 2015 - 10:00 a. m.

Por lo tanto y a partir de la información esbozada con anterioridad, se hace evidente la necesidad de seguir contribuyendo a la correcta prestación de este servicio. En la medida en que crece esta población animal en los hogares colombianos, así mismo crece la oferta de servicios para sus tenedores y desde el Concejo de Bogotá se deben dar las herramientas a las organizaciones distritales para garantizar la protección animal.

Bibliografía:

- <http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/comercio-al-por-menor-industria-servicios/la-economia-alrededor-de-las-mascotas-en-bogota>
- <http://www.proteccionanimalbogota.gov.co/noticias/los-paseadores-caninos-se-preparan-ser-los-mejores>
- <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=26105&cadena=#:~:text=Acuerdo%20628%20de%202015%20Concejo%20de%20Bogot%C3%A1%20D.C.&text=La%20Corte%20Constitucional%20puso%20de,y%20en%20los%20deberes%20constitucionales.>
- <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=64347>
- <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=67660#10>
- <https://www.dinero.com/edicion-impres/negocios/articulo/mascotas-en-los-hogares-de-colombia-en-2018/264423>
-

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

- **Artículo 54.** Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran (...)
- **Artículo 78.** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

DE ORDEN LEGAL:

- **LEY 84 DE 1989:** “Por la cual se adopta el estatuto nacional de protección de los animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia”
 - Artículo 5: Son también deberes del propietario, tenedor o poseedor de un animal, entre otros: b) suministrarle bebida, alimento en cantidad y calidad suficientes, así como medicinas y los cuidados necesarios para asegurar su salud, bienestar y para evitarle daño, enfermedad o muerte. c) Suministrar abrigo apropiado contra la intemperie, cuando la especie de animal y las condiciones climáticas así lo requieran.
 - Artículo 6: El que cause daño a un animal o realice cualquiera de las conductas consideradas como crueles para con los mismos por esta Ley, será sancionado con la pena prevista para cada caso. Se presumen hechos dañinos y actos de crueldad para con los animales los siguientes: f) Convertir en espectáculo público o privado, el maltrato, la tortura o la muerte de animales adiestrados o sin adiestrar. j) Toda privación de aire, luz, alimento, movimiento, espacio suficiente, abrigo, higiene o aseo, tratándose de animal cautivo, confinado, doméstico o no, que le cause daño grave o muerte. m) Recargar de trabajo a un animal a tal punto que como consecuencia del exceso o esfuerzo superior a su capacidad o resistencia se le cause agotamiento, extenuación manifiesta o muerte.
 - Artículo 16: Cuando uno o varios de los hechos sancionados por este estatuto, en especial los descritos en el artículo 6 se ejecuten o realicen en establecimientos dedicados a la explotación, comercio, espectáculo o exhibición de animales vivos, tales como expendios, circos, zoológicos, depósitos o similares, el responsable será castigado conforme con lo dispuesto en el parágrafo único del artículo 11 de este estatuto.
 - Artículo 27. El transporte o traslado de los animales, obliga a quien lo realiza a emplear procedimientos que no entrañen crueldad, malos tratos, fatiga extrema o carencia de descanso, bebida y alimento para los mismos.
 - Artículo 28. Para el transporte de cuadrúpedos se emplearán vehículo que los protejan del sol o de la lluvia. Tratándose de animales más pequeños deberán ir en cajas o guacales que tengan suficiente ventilación y amplitud apropiada y su construcción será lo suficientemente sólida, como para resistir sin deformarse el peso de otras cajas u objetos que se le coloquen encima, debiendo estar protegidos contra el sol, la lluvia y el frío.
 - Artículo 45: Cuando el autor o cómplice tenga la calidad de empleado público, o trabajador oficial, y realice el hecho u omisión en ejercicio de sus funciones, incurrirá

en la pérdida del empleo que será decretado por la entidad nominadora de oficio o a petición de parte, previo el cumplimiento de los procedimientos disciplinarios correspondientes, sin perjuicio de las penas establecidas para las contravenciones descritas en esta ley. Igualmente, el empleado público o trabajador oficial responsable quedará inhabilitado por cinco (5) años para desempeñar cualquier cargo en la administración pública, en la rama jurisdiccional, o en el ministerio público.

- **LEY 1774 DE 2016:** "Por medio de la cual se modifican el código civil, la ley 84 de 1989, el código penal, el código de procedimiento penal y se dictan otras disposiciones".
 - Artículo 339A: El que por cualquier medio o procedimiento maltrate a un animal doméstico, amansado, silvestre vertebrado o exótico vertebrado, causándole la muerte o lesiones que menoscaben gravemente su salud o integridad física, incurrirá en pena de prisión de doce (12) a treinta y seis (36) meses e inhabilidad especial de uno (1) a tres (3) años para el ejercicio de profesión, oficio, comercio o tenencia que tenga relación con los animales y multa de cinco (5) a sesenta (60) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
 - Artículo 339B: Las penas por maltrato animal serán aumentadas de la mitad a tres cuartas partes si la conducta se comete: b) En vía o sitio público. e) Por servidor público o quien ejerza funciones públicas. Parágrafo 1°. Quedan exceptuadas de las penas previstas en esta ley, las prácticas, en el marco de las normas vigentes, de buen manejo de los animales que tengan como objetivo el cuidado, reproducción, cría, adiestramiento, mantenimiento; las de beneficio y procesamiento relacionadas con la producción de alimentos; y las actividades de entrenamiento para competencias legalmente aceptadas.
- **LEY 1801 DE 2016:** "Por la cual se expide el código nacional de policía y convivencia".
 - Artículo 94. Comportamientos relacionados con la salud pública que afectan la actividad económica. Los siguientes comportamientos relacionados con la salud pública afectan la actividad económica y por lo tanto no deben realizarse: Numeral 4. Permitir la permanencia de animales de cualquier especie que afecte las condiciones de higiene, salubridad y seguridad o que impida la correcta prestación del servicio de acuerdo con las disposiciones vigentes.
 - Artículo 117. Tenencia de animales domésticos o mascotas. Solo podrán tenerse como mascotas los animales así autorizados por la normatividad vigente. Para estos animales el ingreso o permanencia en cualquier lugar, se sujetará a la

reglamentación de los lugares públicos, abiertos al público o edificaciones públicas. En las zonas comunes de propiedades horizontales o conjuntos residenciales, los ejemplares caninos deberán ir sujetos por medio de trailla y, en el caso de los caninos potencialmente peligrosos, además irán provistos de bozal y el correspondiente permiso, de conformidad con la ley.

- Artículo 118. Caninos y felinos domésticos o mascotas en el espacio público. En el espacio público, en las vías públicas, en los lugares abiertos al público, y en el transporte público en el que sea permitida su estancia, todos los ejemplares caninos deberán ser sujetos por su correspondiente trailla y con bozal debidamente ajustado en los casos señalados en la presente ley para los ejemplares caninos potencialmente peligrosos y los felinos en maletines o con collares especiales para su transporte. Parágrafo 1°. Siempre se permitirá la presencia de ejemplares caninos que, como guías, acompañen a su propietario o tenedor.
- Artículo 124. Comportamientos que ponen en riesgo la convivencia por la tenencia de animales. Los siguientes comportamientos ponen en riesgo la convivencia por la tenencia de animales y por lo tanto no deben efectuarse: Numeral 3. Omitir la recogida de los excrementos de los animales, por parte de sus tenedores o propietarios, o dejarlos abandonados después de recogidos, cuando ello ocurra en el espacio público o en áreas comunes. Numeral 9. Permitir que animales o mascotas esparzan, parcial o totalmente, en el espacio público o zonas comunes, el contenido de las bolsas y recipientes para la basura, una vez puestas para su recolección.
- Artículo 131. Cesión de la propiedad de caninos potencialmente peligrosos. Toda compra, venta, traspaso, donación o cualquier cesión del derecho de propiedad, sobre el ejemplar canino clasificado como potencialmente peligroso, se anotará en el registro del censo de caninos potencialmente peligrosos, y en caso de cambio de distrito, municipio o localidad del ejemplar se inscribirá nuevamente donde se ubique la nueva estancia, con la copia del registro anterior.
- Artículo 134. Comportamientos en la tenencia de caninos potencialmente peligrosos que afectan la seguridad de las personas y la convivencia. Los siguientes comportamientos ponen en riesgo la seguridad de las personas y la convivencia por la tenencia de caninos potencialmente peligrosos y por lo tanto no deben efectuarse: Numeral 2. Trasladar un ejemplar canino potencialmente peligroso en el espacio público, zonas comunes o en los lugares abiertos al público o en el transporte público en que sea permitida su estancia, sin bozal, trailla o demás implementos establecidos por las normas vigentes. Parágrafo 2°. Si un ejemplar canino potencialmente

peligroso ataca a otra mascota, su propietario será sancionado por la autoridad municipal competente con multa general tipo 3 y estará obligado a pagar por todos los daños causados a la mascota. Si el animal es reincidente se procederá al decomiso, siendo un veterinario, preferiblemente etólogo, el que determine el tratamiento a seguir. Parágrafo 3°. Si un ejemplar canino potencialmente peligroso ataca a una persona infligiéndole lesiones permanentes de cualquier tipo, su propietario será sancionado por la autoridad municipal competente con Multa General tipo 4 y estará obligado a pagar por todos los daños causados a la persona. Si el animal es reincidente se procederá al decomiso, siendo un veterinario, preferiblemente etólogo, el que determine el tratamiento a seguir.

NORMATIVIDAD DISTRITAL:

- **Acuerdo Distrital 084 de 2013** “Por el cual se promueve la implementación de talleres educativos para el aprendizaje de las reglas de protección de los animales y deberes de sus propietarios, tenedores o poseedores”.
- **Acuerdo Distrital 524 de 2013** “Por medio del cual se definen los lineamientos para la creación del Consejo Distrital y Consejos Locales de Protección y Bienestar Animal”.
- **Acuerdo Distrital 532 de 2013** “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública de protección y bienestar animal para el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.
- **Acuerdo 628 de 2015** “Por medio del cual se implementa un protocolo de acciones que deberá tener en cuenta el paseador de perros en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”.
- **Decreto 546 de 2016** “Por medio del cual se crea el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal – IDPYBA”.
- **Acuerdo 761 de 2020** “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”.
- Artículo 15.
 - **Programa 22. Transformación cultural para la conciencia ambiental y el cuidado de la fauna doméstica.** Implementar estrategias de formación ambiental y metodologías de participación y de gestión territorial, que desde las instituciones permitan desarrollar programas de pedagogía y cultura

ambiental para generar conocimientos y experiencias en las personas. A través de la participación de cada uno de los actores, con diálogo de saberes del territorio, inclusión social, transformación cultural y la corresponsabilidad de ciudadanos activos, se esperan decisiones incidentes para una ciudadanía consciente de lo ambiental, con hábitos de vida, de alimentación y de consumo para el cuidado colectivo de la naturaleza y de los animales, la conservación de los ecosistemas, la defensa del territorio y el respeto y buen trato a la fauna doméstica y la importancia de una alimentación basada en productos de origen vegetal.

- **34. Bogotá protectora de los animales.** Avanzar en la protección de los animales domésticos y silvestres que habitan en la ciudad, a través de la formulación y ejecución de planes, programas y proyectos que garanticen su atención integral y especializada incluyendo la implementación de protocolos para el bienestar de los animales utilizados para el consumo humano, así como el fortalecimiento de las acciones de control contra el tráfico ilegal de especies.
- **Artículo 113. Coordinación para la protección animal.** La gestión para el cumplimiento de las metas en protección y bienestar animal se articulará entre las entidades del Distrito con competencias en la materia y las Localidades, con la finalidad de brindar una atención ágil y descentralizada, que incluya: (i) brigadas médicas y de urgencia veterinarias; (ii) esterilización de perros y gatos en condición de calle o que pertenezcan a habitantes de calle o población recicladora; (iii) un aumento de la capacidad de respuesta de las autoridades de policía en casos de maltrato animal; (iv) la consolidación y el trabajo articulado con las Redes Locales de Proteccionistas de Animales; y (v) acciones de inspección, vigilancia y control. Para ello, se utilizarán de forma complementaria a los recursos que se prioricen en la inversión local 2021-2024 definidas por el Confis.
- **Artículo 117. Funciones del IDPYBA.** Adiciónese el numeral 14 al artículo 5 del Decreto 546 de 2016, el cual quedará así: *“14. Ejercer la inspección y vigilancia sobre los establecimiento y prestadores de servicios que desarrollen actividades con o para animales, con el fin de garantizar su bienestar, protección y adecuada tenencia, excepto para los animales silvestre.”*
- **Resolución 03113** Secretaria Distrital de Ambiente: “Por la cual se adopta el plan de acción de la política pública distrital de protección y bienestar animal”
- **Adopción de Protocolo** del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal: protocolos paseadores de caninos Código: PM03-PT01

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales:

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo toda vez que el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024. “Un nuevo contrato social y ambiental para el Siglo XXI” cuenta con el logro de ciudad “Reconocer y proteger todas las formas de vida, en particular la fauna urbana”, el programa “Bogotá protectora de animales” con una asignación presupuestal de \$37.000.000.000.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 008 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO ÚNICO DE PASEADORES CANINOS EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

Acuerda

VI. ARTICULADO

Artículo 1 Objetivo. Crease el Registro Único de Paseadores Caninos de Bogotá con siglas RUPAC.

Artículo 2 Operación. En un término no mayor a 12 meses a partir de la expedición del presente acuerdo, el -Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal- IDPYBA bajo su propia autonomía implementará el RUPAC.

Parágrafo 1. El IDPYBA adelantará el registro, organización, tratamiento, depuración, tabulación, manejo, organización, tratamiento y publicación de la información correspondiente al RUPAC.

Parágrafo 2. La información recopilada por el IDPYBA en el RUPAC deberá tratarse conforme a la normatividad vigente de tratamiento de datos.

Artículo 3 Registro. Los paseadores caninos que ejerzan tal actividad en la jurisdicción del Distrito Capital, indistintamente de quienes lo hagan de manera independiente o en vinculación a una empresa, deberán estar registrados en el RUPAC.

Parágrafo. El IDPYBA determinará los requisitos para acceder al RUPAC dentro de los cuales como mínimo será que el interesado cuente con una capacitación sobre el correcto ejercicio del paseo a caninos. Dicha certificación deberá estar acreditada por una entidad pública o privada idónea y debidamente constituida.

Artículo 4. Capacitación. En función de los numerales 4 y 7 del artículo 5 del Decreto Distrital 546 de 2016, el IDPYBA podrá certificar la capacitación a los asistentes interesados en ejercer como paseadores de perros.

Artículo 5 Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 009 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL

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

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 93. Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno.

Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia.

El Estado Colombiano puede reconocer la jurisdicción de la Corte Penal Internacional en los términos previstos en el Estatuto de Roma adoptado el 17 de julio de 1998 por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y, consecuentemente, ratificar este tratado de conformidad con el procedimiento establecido en esta Constitución.

La admisión de un tratamiento diferente en materias sustanciales por parte del Estatuto de Roma con respecto a las garantías contenidas en la Constitución tendrá efectos exclusivamente dentro del ámbito de la materia regulada en él.

Artículo 103. Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará. El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan

○ **DE ORDEN LEGAL**

- **Ley 22 de 1981** “Por medio de la cual se aprueba "La Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial", adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Resolución 2106 (XX) del 21 de diciembre de 1965, y abierta a la firma el 7 de marzo de 1966”.
- **Ley 21 de 1991** “Por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la 76a. reunión de la Conferencia General de la O.I.T., Ginebra 1989”.
- **Ley 725 de 2001** “Por la cual se establece el Día Nacional de la Afrocolombianidad”.
- **Ley 1381 DE 2010** Por la cual se desarrollan los artículos [7°](#), [8°](#), [10](#) y [70](#) de la Constitución Política, y los artículos [4°](#), [5°](#) y [28](#) de la Ley 21 de 1991 (que aprueba el Convenio 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales), y se dictan normas sobre reconocimiento, fomento, protección, uso, preservación y fortalecimiento de las lenguas de los grupos étnicos de Colombia y sobre sus derechos lingüísticos y los de sus hablantes.

DECRETOS

- **3770 de 2008** “por el cual se reglamenta la Comisión Consultiva de Alto Nivel de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras; se establecen los

requisitos para el Registro de Consejos Comunitarios y Organizaciones de dichas comunidades y se dictan otras disposiciones

CONVENIOS

- Convenio OIT/169 de 1989. Sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países independientes.

CONPES

- **3169-2002.** Política para la población afrocolombiana
- **3310-2004.** Política de Acción Afirmativa para población negra y afrocolombiana
- **3660-2019.** Política para promover la igualdad de oportunidades para la población negra, afrocolombiana, palenquera y raizal.

SENTENCIAS

- **T-422/96.** La diferenciación positiva correspondería al reconocimiento de la situación de marginación social de la que ha sido víctima la población negra y que ha repercutido negativamente en el acceso a las oportunidades de desarrollo económico, social y cultural. Como ocurre con grupos sociales que han sufrido persecuciones y tratamientos injustos en el pasado que explican su postración actual, el tratamiento legal especial enderezado a crear nuevas condiciones de vida, tiende a instaurar la equidad social y consolidar la paz interna y, por lo mismo, adquiere legitimidad constitucional.

○ NORMATIVIDAD DISTRITAL

Acuerdo Distrital 175 de 2005,

- Por medio del cual se establecen los lineamientos de la Política Pública para la Población Afrodescendiente residente en Bogotá y se dictan otras disposiciones", prevé en el artículo 6 que "El Alcalde Mayor contará con el término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, para expedir el Plan Integral de Acciones Afirmativas para la Población Afrodescendiente residente en Bogotá", las cuales, de conformidad con el artículo 1º ídem, "(...) orientan el conjunto de acciones dirigidas a promover de manera efectiva y eficaz el desarrollo integral de esta población, a fin de proteger la diversidad étnica y cultural de la ciudad y reconocer los aportes de la población afrodescendiente en la consolidación de un proyecto de ciudad más democrática.

Decreto 151 de 2008

- Se adoptaron tanto los lineamientos de la Política Pública Distrital como el Plan Integral de Acciones Afirmativas reseñado, para el reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de los Afrodescendientes residentes en Bogotá, D.C.

Decreto 403 de 2008,

- Artículo 1 El Plan Integral de Acciones Afirmativas para los Afrodescendientes residentes en Bogotá D.C. es el instrumento para la ejecución de los lineamientos de la Política Pública Distrital de Reconocimiento y Garantía de los Derechos de la Población Afrobogotana, el cual se construirá con la participación de todos los sectores de la Administración Distrital, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Planeación"

Decreto 192 de 2010

- Por el cual se adopta el Plan Integral de Acciones Afirmativas para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de la Población Afrocolombiana, Negra y Palenquera en el Distrito Capital y se ordena su ejecución

Decreto 554 de 2011

- Por el cual se adopta la Política Pública Distrital para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural, la garantía, la protección y el restablecimiento de los Derechos de la Población Raizal en Bogotá y se dictan otras disposiciones

Decreto 171 de 2013

- Por medio del cual se estandarizan las definiciones y se unifica el plazo para la formulación o ajuste de los Planes de Acción de las Políticas Públicas Poblacionales y los Planes de Acción Integrales de Acciones Afirmativas de Bogotá, D.C.

Decreto 611 de 2015

- Adopta el Decenio Internacional de los Afrodescendientes proclamado por la Resolución 68/237 del 23 de diciembre de 2013 de la Organización de las Naciones Unidas por medio de la cual se declara entre el 1º de enero de 2015 y el 31 de Diciembre de 2024 el Decenio Internacional para los Afrodescendientes y declarar en concordancia con lo anterior, el Decenio de los Afrobogotanos y Afrobogotanas entre las misma fechas adoptadas por la Organización de las Naciones Unidas y trazar lineamientos para su implementación en el territorio urbano y rural de Bogotá, Distrito Capital en los términos de la citada Resolución

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La deuda histórica existente con las comunidades minoritarias para este caso: afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras es un punto de partida para fortalecer la construcción de una

sociedad que se reconozca a sí misma como multiétnica y multicultural. La consolidación de los procesos identitarios de una sociedad no solo pasa por la narrativa positiva del derecho expresada en las formas jurídicas sino al mismo tiempo, por las formas o prácticas del reconocimiento entre los diferentes actores sociales, tal reconocimiento se manifiesta en los imaginarios, cosmovisiones y discursos a las expresiones culturales en su más amplia expresión que los grupos sociales manifiestan, justamente para validar su existencia en el aquí y ahora.

El Distrito Capital es un referente social, económico y político que atrae gracias a su múltiple oferta de bienes servicios, distintos grupos poblacionales que ven en la capital del país la posibilidad de construir un mejor presente y futuro. No obstante, lo anterior la dinámica del conflicto armado también ha atraído comunidades enteras a la ciudad en busca de salvaguardar su propia existencia y desde su nuevo espacio territorial retomar su horizonte de vida.

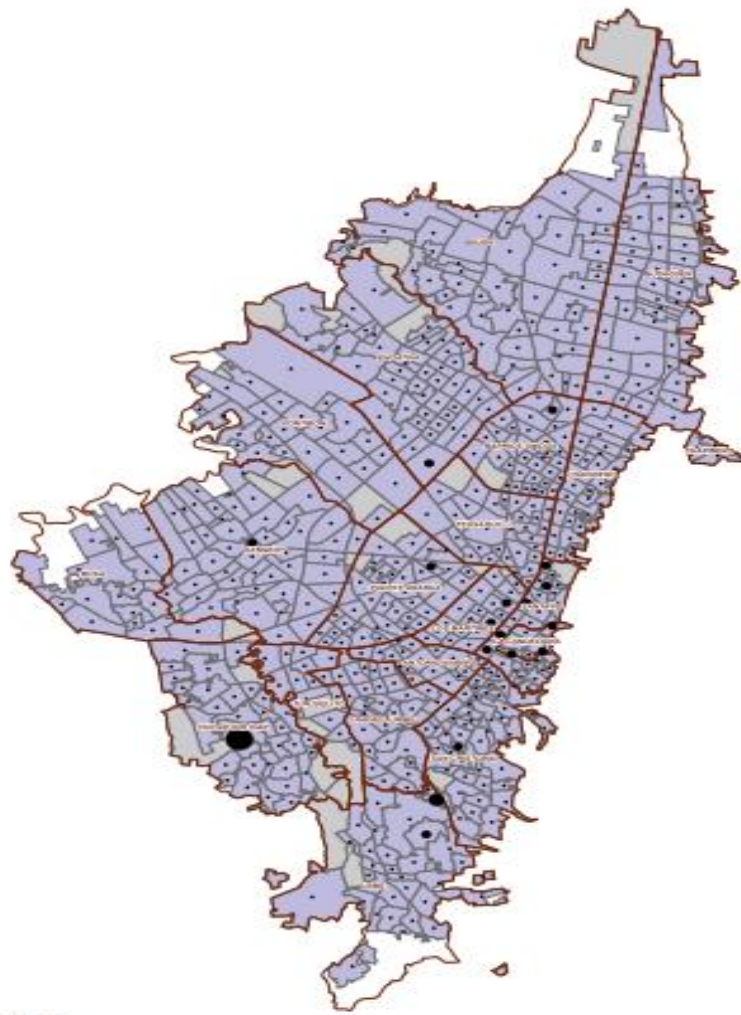
La población de afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras ha desarrollado formas de movilización en el territorio colombiano por diferentes causas, como es sabido uno de los destinos de ese proceso migratorio interno es la ciudad de Bogotá, ya con anterioridad según cifras oficiales en la capital existía una gran concentración de esta población en algunas localidades como lo indica el siguiente cuadro:

Código localidad	Población			Total Muestra		
	Nombre Localidad	Población Afro	Proporción Afro	Muestra PPT	Total Asignación Fija	Total Muestra
11	Suba	14.478	15%	264	0	264
8	Kennedy	9.701	10%	177	30	207
10	Engativá	14.006	14%	255	0	255
1	Usaquen	4.601	5%	84	10	94
19	Ciudad Bolívar	5.671	6%	103	40	143
7	Bosa	7.749	8%	141	20	161
9	Fontibón	3.316	3%	60	20	80
4	San Cristóbal	8.262	8%	150	10	160
18	Rafael Uribe Uribe	5.295	5%	96	50	146
5	Usme	6.994	7%	127	40	167
16	Puente Aranda	2.371	2%	43	40	83
13	Teusaquillo	1.605	2%	29	40	69
12	Barrios Unidos	1.798	2%	33	40	73
2	Chapinero	1.884	2%	34	40	74
6	Tunjuelito	2.426	2%	44	40	84
3	Santa Fe	3.091	3%	56	40	96
15	Antonio Nariño	1.100	1%	20	70	90
14	Los Mártires	2.793	3%	51	40	91
17	La Candelaria	734	1%	13	40	53
20	Sumapaz	10	0%	0	10	10
Total		97.885	100%	1782	620	2400

Fuente: Población Afrodescendiente DANE - Censo 2005

Muestreo: Proporcional al Tamaño de la Población - con asignación Fija

La siguiente imagen nos permite una mejor referenciación o ubicación espacial de esta misma población dentro del mapa de Bogotá:



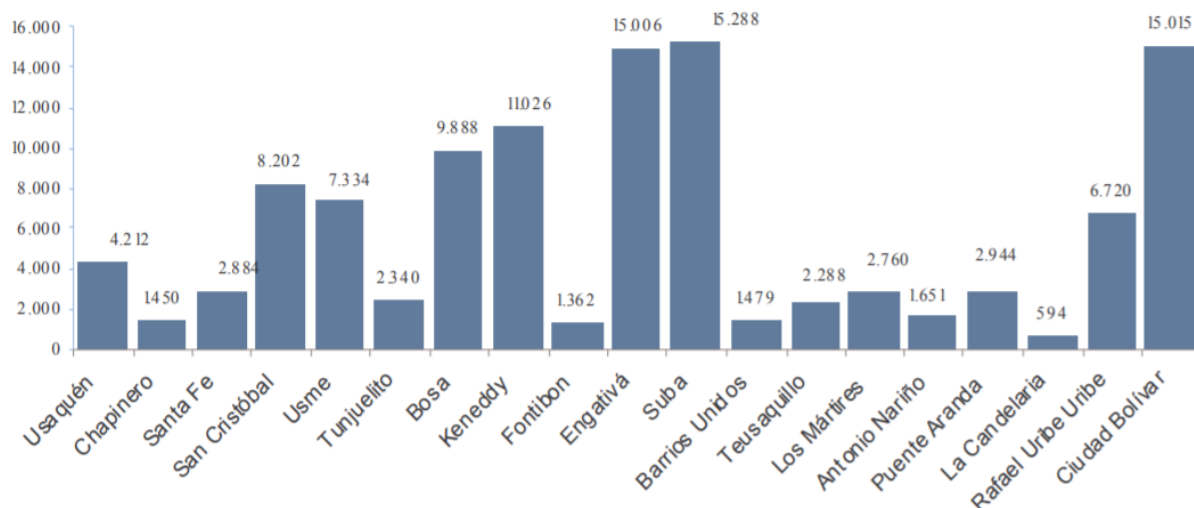
Convenciones

Porcentaje de población afrocolombiana, según sector urbano

- | | | |
|---------------|---------------|-----------------------|
| ● > 20% | ● 10,1% - 15% | ● ≤ 5,1% |
| ● 15,1% - 20% | ● 5,2% - 10% | ▭ Límite de localidad |

Fuente: DANE, Censo 2005

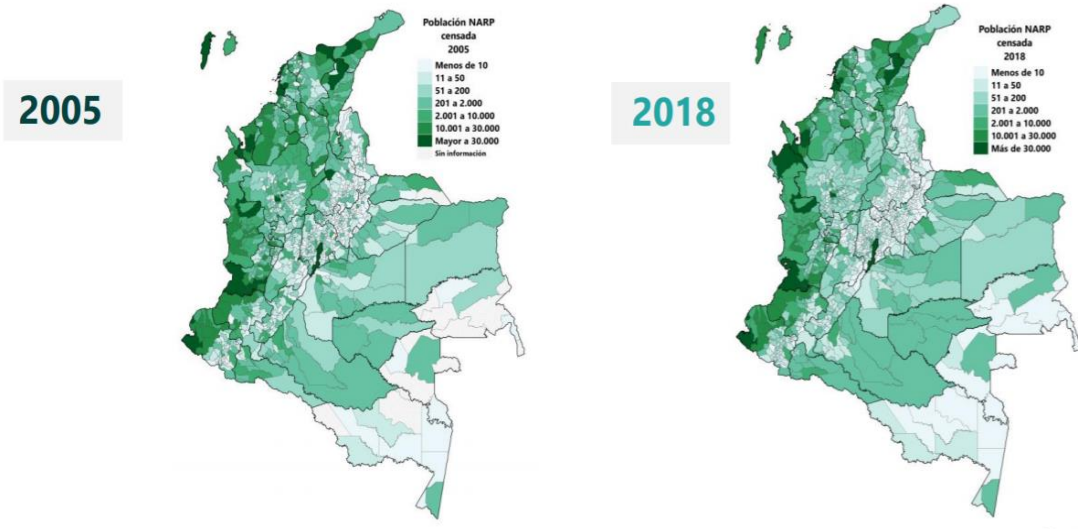
Para el caso que nos concierne la población de afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras según cifras oficiales en Bogotá es de: **115.088** ahora bien, un informe de la Secretaria Distrital de Planeación trabajado desde la Dirección de Equidad y Políticas Sectoriales del 2011 indica que estas poblaciones se encontraban distribuidas y con estas cifras de la siguiente manera en las localidades de Bogotá:



Las localidades de Suba con 15.288, Ciudad Bolívar con 15.015 y Engativá con 15.006 son las tres localidades que mayor cantidad de ciudadanos (pertenecientes a estas comunidades) concentran, seguidas de Kennedy (11.026), Bosa (9.888) y San Cristóbal (8.202) en ese respectivo orden. Común en cinco de estas localidades es su composición de la estratificación socioeconómica que oscila entre los estratos 1, 2 y algunas 3 exceptuado Suba que por su extensión territorial presenta sectores de estrato 4 y 5. Como es bien sabido las condiciones socioeconómicas deprimidas de algunas de estas localidades y poblaciones acentúan la marginalidad y acrecentamiento de las brechas frente al goce pleno y efectivo de los derechos. En consecuencia se hace urgente espacios para el encuentro, el reconocimiento y la puesta en marcha de planes, programas y proyectos que impacten de manera positiva sobre todos aquellos integrantes de estas comunidades que están en la marginalidad y con ello reducir las brechas anteriormente citadas.

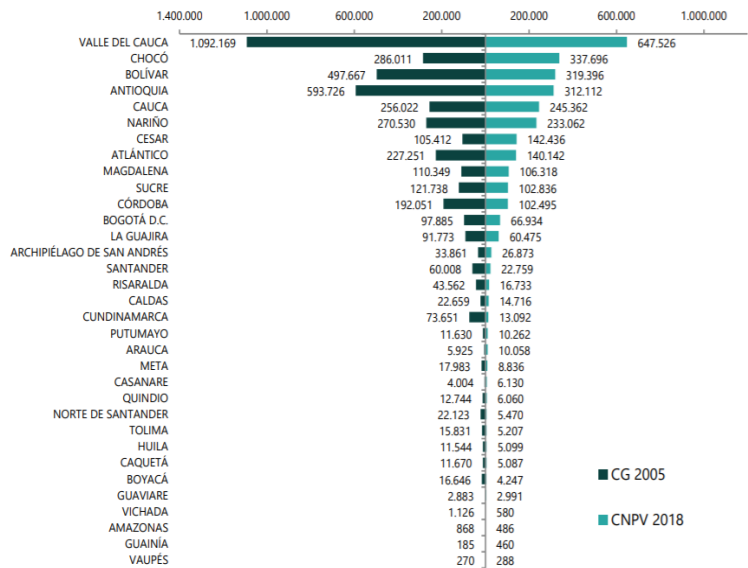
El último censo aplicado por el DANE a la población afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras nos presenta las siguientes cifras dentro de las cuales incluye a la ciudad capital:

Distribución geográfica del autorreconocimiento CENSAL de población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera CG 2005 – CNPV 2018

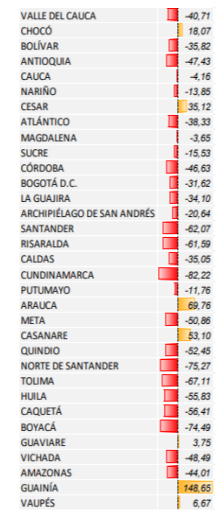


Fuente: DANE-DCD. CNPV 2018

Distribución geográfica del autorreconocimiento NARP CG 2005 - CNPV 2018



Variación porcentual (%)



Fuente: DANE-DCD. CNPV 2018

Esta información hace evidente la concentración poblacional en nuestra ciudad y pone frente a la mesa de trabajo de la ciudad esta situación para atender de manera intersectorial. Las administraciones anteriores han dado pasos valiosos en esta dirección sin embargo la misma requiere de esfuerzos aun mas amplios para dar el lugar y reconocimiento a estas comunidades que en otro momento fueron desprotegidas y desatendidas en temas de política pública. Hoy frente a este reto proponemos que no solo estas comunidades tengan acceso y goce pleno y efectivo de sus derechos sino que como una acción afirmativa frente a los compromisos adquiridos por el Estado y la Ciudad de Bogotá, se consoliden por localidad: Las Casas de Atención – Interés para la población afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP) con la finalidad de fortalecer el carácter propio de su identidad y también ampliar las formas de comprensión y entendimiento desde el reconocimiento por parte de los demás conciudadanos a estos grupos poblacionales en aras de la construcción y consolidación de la identidad cultural nacional.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

EL Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales 1 y 13 que facultan a la Corporación para dictar normas así:

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito
13. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes

De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra amparado dentro del siguiente programa propuesto en el Plan de Desarrollo 2020-2024:

CAPÍTULO IV

DEFINICIÓN DE PROGRAMAS Y CUMPLIMIENTO DE ODS

Artículo 15. Definición de Programas. Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

- **Programa 4. Prevención de la exclusión por razones étnicas, religiosas, sociales, políticas y de orientación sexual.** Garantizar el goce efectivo de los derechos humanos y el ejercicio de las libertades de todas las personas que habitan o transitan Bogotá, previniendo la exclusión por procedencia étnica, religiosa, social, política u orientación sexual, atender la población proveniente de flujos migratorios mixtos, a través de la

articulación interinstitucional y ciudadana en el marco del Sistema Distrital de Derechos Humanos

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 009 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA FORTALECER EL PLAN INTEGRAL DE ACCIONES AFIRMATIVAS, CON LA ADECUACION PROGRESIVA EN LOCALIDADES DE BOGOTA DE CASAS DE ATENCION O CENTROS DE INTERÉS QUE REIVINDIQUEN LA CULTURA DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES, NEGRAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (ANRP) EN BOGOTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12 numerales 1 y 13 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA

VI. ARTICULADO

ARTICULO 1. Priorizar la adecuación progresiva por parte de la Secretaría de Gobierno y Secretaría de Planeación Distrital, de los centros de atención a las poblaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras ANRP en las diferentes localidades del Distrito Capital.

ARTICULO 2. La Secretaria de Gobierno Distrital y la subdirección de Asuntos Étnicos, establecerán el censo poblacional para estas comunidades con el fin de fortalecer las acciones afirmativas para la inclusión (salud, educación, empleo, vivienda, participación y demás a que haya lugar) de la población afrodescendiente, negras, raizales y palenqueras ANRP en el Distrito Capital.

ARTICULO 3. La Secretaria de Gobierno Distrital en coordinación intersectorial propenderá por la capacitación a las asociaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP) para la inserción económica en procesos contractuales de cada una de las localidades en las que se han ubicado.

- **Parágrafo 1:** En coordinación con el Instituto para la Economía Solidaria IPES se realizarán cursos de formación y cualificación para fortalecer los procesos de emprendimiento, empleabilidad y empleo de las poblaciones afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP)
- **Parágrafo 2:** En coordinación con el Instituto Distrital para la Participación Comunitaria IDPAC, se establecerán los planes de formación para las comunidades afrodescendientes, negras, raizales y palenqueras (ANRP), en mecanismos de inclusión y dialogo social para la equidad y la reivindicación de derechos.

ARTICULO 4. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 010 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ - CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

Implementar el Centro de Investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá -CIDRAE-, como un proceso de medición, estudio e investigación aplicada y estadística a través de la cual se consolide, sistematice, analice, investigue y divulgue la información del sector DRAFE en la ciudad.

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la Constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

Constitución Política de Colombia

Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano. El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

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

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

ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

ARTÍCULO 269. En las entidades públicas, las autoridades correspondientes están obligadas a diseñar y aplicar, según la naturaleza de sus funciones, métodos y procedimientos de control interno, de conformidad con lo que disponga la ley, la cual podrá establecer excepciones y autorizar la contratación de dichos servicios con empresas privadas colombianas.

○ **DE ORDEN LEGAL**

Ley 181 de enero 18 de 1995. Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.

- **Numeral 10:** “Estimular la investigación científica de las ciencias aplicadas al deporte, para el mejoramiento de sus técnicas y modernización del deporte”.
- **Numeral 15:** “Compilar, suministrar y difundir la información y documentación relativas a la educación física, el deporte y la recreación y en especial, las relacionadas con los resultados de las investigaciones y los estudios sobre programas, experiencias técnicas y científicas (...)”.
- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Acuerdo 4 de 1978 Por el cual se crea el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte

Artículo 2º.- Funciones. El Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte tendrá las siguientes funciones:

1. Formular políticas para el desarrollo masivo del deporte y la recreación en el Distrito Especial, con el fin de contribuir al mejoramiento físico y mental de sus habitantes, especialmente de la juventud.
2. Coordinar con otras instituciones oficiales o privadas, dedicadas a estas materias, el planeamiento y ejecución de sus programas.

Decreto Distrital 558 de 2006 "Por el cual se determina el objeto, la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y se dictan otras disposiciones"

Artículo 1 - OBJETO. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte tiene por objeto orientar y liderar la formulación concertada de políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativa y deportiva del Distrito Capital en coordinación con la Secretaría Distrital de Planeación y con la participación de las entidades a ella adscritas y vinculadas y la sociedad civil.

Artículo 2. FUNCIONES. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, tendrá las siguientes funciones básicas:

- a. Formular estrategias para garantizar la conservación y enriquecimiento de la creación y expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, socio cultural e histórico.
- b. Diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.
- c. Velar por el ejercicio del deporte en sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas en pro de la formación de las personas y la preservación del desarrollo de una mejor salud en el ser humano.
- d. Formular mecanismos para lograr la participación de los ciudadanos y ciudadanas en programas recreativos y deportivos en desarrollo del derecho constitucional que le asiste a todas las personas para la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre.
- f. Impulsar la formación y gestión de actividades y programas artísticos, culturales, deportivos y de alto rendimiento, acorde con los planes sectoriales y con el plan de desarrollo económico y social y de obras públicas del Distrito Capital.
- i. Coordinar la ejecución de las políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativo y del deporte que desarrollen las entidades adscritas y vinculadas y las localidades.
- m. Promocionar actividades recreativas e impulsar masivamente la práctica deportiva no competitiva prioritariamente para los niños, jóvenes y adultos mayores.

Decreto No. 229 de 16 de junio de 2015 y modificado por el **decreto 483 de 2018** "Adoptase la Política Publica de Deporte, Recreación, Actividad Física, Parques, Escenarios y Equipamientos

Recreativos y Deportivos para Bogotá -DRAFE, como instrumento de planeación de la administración para garantizar la realización efectiva de los derechos de las personas al deporte, la recreación, la actividad física, así como al disfrute de parques y escenarios”

TÍTULO III ESTRUCTURA

Artículo 9o.- Promover la participación. Garantizar el acceso de los habitantes de Bogotá D.C., al Deporte, la Recreación y la Actividad Física, generando las condiciones para el ejercicio efectivo y progresivo de sus derechos, en los Parques, Escenarios y equipamientos recreativos y Deportivos del Distrito Capital, mediante el desarrollo de las siguientes estrategias:

9.2 Promover la práctica del deporte, la recreación y la actividad física. Generar oportunidades para el goce del Deporte, la Recreación y la Actividad Física.

ACUERDO No. 761 DEL AÑO 2020 “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”

TÍTULO II

Propósitos, Logros de Ciudad y Programas

CAPÍTULO I

Propósitos y Logros de Ciudad al 2030

Artículo 9. Propósitos y Logros de ciudad

Se organiza en torno a 5 propósitos que se cumplen a través de 30 logros de ciudad mediante la articulación de acciones materializadas en programas.

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

Logro de Ciudad

9. Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Actualmente existe una gran necesidad de llevar a cabo acciones puntuales que beneficien a los deportistas, entrenadores, administradores deportivos, recreadores y todos los actores que intervienen en el medio, esto con el fin de sacar a flote este sector tan golpeado por la pandemia del COVID-19, ya que fueron los primeros en cerrar actividades y son de los últimos en abrir nuevamente; esto ahondó la necesidad de caracterizar o establecer realmente quienes y cuantos son los diferentes actores que intervienen en el medio.

Esta crisis mundial resalto las falencias que en Bogotá existen para identificar y así mismo apoyar de diferentes formas al sector, esto afecta a la buena planeación y proyección de las diferentes políticas públicas, programas y proyectos que se lleguen a ejecutar, ya que corremos el riesgo de tomar decisiones sin contar con la información oportuna y precisa que las soporten debidamente.

Observatorio de Culturas

El trabajo del Observatorio de Culturas es valioso pero se enfoca en el tema de arte y cultura, dejando por fuera el grueso del deporte y recreación de la capital, sumado a esto hace falta un equipo que pueda apoyar este trabajo y amplíe hacia el deporte y la recreación de manera especializada la información, sondeo y seguimiento a las acciones que no solo la población en general realiza, sino que monitoree a quienes se forman, estudian, trabajan y se especializan dentro del deporte, recreación, actividad física y educación física en la ciudad.

P106. ¿Cuál es la principal razón por la que usted hace deporte?

	Total estimado	% estimado	% Cve
Total	6801713	100%	0%
Por salud o relajarse	1466078	22%	2%
Por diversión	557691	8%	4%
Para relacionarse con otras personas	131422	2%	8%
Para fortalecer la comunidad	74832	1%	11%
Por competir	40917	1%	21%
Otra	15589	0%	24%
No aplica	4472762	66%	1%
Ns/Nr	42421	1%	15%

Encuesta Bienal de Culturas 2019 - SCRD
Observatorio de Culturas

Esta pregunta hace parte de la encuesta Bienal de culturas del 2019, y aunque evidencia la participación en deporte de la ciudadanía, no evidencia fielmente cuantos son los deportistas que participan en los diferentes deportes y en que grupo etario se encuentran, información base para cualquier toma de decisiones adecuada que se llegue a realizar sobre planes o programas.

Por otro lado en el plan de desarrollo **ACUERDO No. 761 DEL AÑO 2020** “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, en el **Artículo 35**:

“Priorización de las acciones del sector Cultura, Recreación y Deporte en la ejecución del Plan Distrital de Desarrollo.

2.- Finalidad - línea de impacto 2: Sostenimiento humanitario y digno de las poblaciones vulnerables que hacen parte o integran el sector cultura, **recreación y deporte** (entre los que se incluyen, grupos etarios, grupos étnicos y sectores socioeconómicamente vulnerables).

Establece claramente en la finalidad 2, que se realizará sostenimiento humanitario de las poblaciones vulnerables, que en nuestro caso serían entorno al deporte y recreación; en consecuencia para poder realizar o llevar a cabo este sostenimiento se debe tener una base de datos clara frente a quienes son la población vulnerable, pero que a la fecha no existe claridad al respecto y la secretaria de cultura recreación y deporte no posee datos verídicos y actualizados sobre el censo de esta población.

Este centro de investigación permitiría a través de la recolección de información identificar el grado de participación de los diferentes segmentos poblacionales, género y rangos de edad, así mismo, permitiría monitorear el cumplimiento de las metas establecidas por el plan de desarrollo y otras políticas, que evidencia el nivel de cobertura e impacto de los diferentes procesos deportivos y en recreación de Bogotá.

Adicionalmente, podrá apoyar la gestión institucional a través de la medición de los diferentes indicadores del medio y la Política Pública vigente, y fortalecer la encuesta Bienal de culturas, que se realiza cada dos años. Mejoraría sustancialmente la realización de investigaciones, diagnósticos sectoriales, sistematización de experiencias, estudios prospectivos, entre otros.

En departamentos como Antioquia y el Valle del Cauca quienes han obtenido grandes resultados deportivos en los últimos años, existen procesos de investigación y caracterización de los actores del medio, claros, especializados en deporte y recreación, con una estructura que incentiva y organiza toda la base deportiva de cada departamento, algo que a la ciudad de Bogotá le hace falta.

Por otro lado, el CIDRAE constituye una oportunidad para que los atletas o deportistas de alto rendimiento Bogotanos puedan acceder a más y mejores programas de apoyo; teniendo un censo claro y fidedigno de estos, al mismo tiempo incentiva la identificación y selección de talentos deportivos, sumando más deportistas capaces y competentes al ramillete distrital; pues, lamentablemente el desempeño de la capital en los últimos Juegos Deportivos Nacionales 2019, no fue el esperado, y desde el año 2004, Bogotá no gana los juegos nacionales y el año pasado perdió el primer lugar en los paranales; Por ello, consideramos que el centro de investigación fortalece la reserva deportiva orientada no solo al alto rendimiento deportivo convencional, sino que también al paraolímpico, caracterizando de una mejor manera a los atletas y entrenadores

medallistas en certámenes deportivos y pudiendo llegar a ellos con políticas públicas más eficaces y eficientes fortaleciendo sus prácticas.

En un artículo publicado por el periódico “El Tiempo” el 11 de diciembre 2019, se da cuenta de los desalentadores resultados en los deportistas de nuestra ciudad:

“Tan solo cuatro años más tarde, en las justas del 2008, Bogotá perdió la rueda. Fue tercera con 103 oros, a 46 del valle, segunda, y a 60 de Antioquia, la gran dominadora, ya comenzaba a verse que el trabajo que se hizo en el 2004 se perdió y no se le apostó a la continuidad. En el 2012 pasó algo similar. Con 117 títulos se repitió el tercer puesto en la tabla de metales, pero se quedó a solo dos oros del Valle y a 29 de Antioquia. Esta vez el bache fue mucho más grande, lo que prendió las alarmas en las huestes bogotanas. Y en el tema de los Paranales, el resultado tampoco fue bueno. Desde el 2004, cuando se crearon estas competencias, Bogotá dominó la medallería. Ese año ganó con 57 oros, en el 2008 se impuso con 95 metales dorados. Cuatro años después obtuvo el triunfo con 150 oros por 62 del Valle, pero esta vez solo obtuvo 114 oros por 138 del Valle para un tercer lugar. Los primeros análisis dicen que la debilidad estuvo en el ciclismo de pista y en el atletismo, disciplinas en las que se le apostó a ganar un buen número de oro, pero en los que se fracasó.”

La siguiente imagen registra los puestos y medallas obtenidas en los últimos 5 Juegos deportivos Nacionales y Paranales.



José Orlando Asencio

De acuerdo a todo lo anteriormente mencionado, podemos evidenciar como la implementación del Centro de investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá CIDRAE, puede traer mejoras significativas en la calidad de vida de los Bogotanos y beneficios que impactan de diversas formas a los atletas de alto rendimiento, deportistas, recreadores y toda la comunidad en general.

Así mismo, fortalecer el acompañamiento técnico por la academia, agremiaciones, Consejo Distrital DRAFE, ONG y las cajas de compensación, y las entidades de control en la proyección de actualización de la política pública DRAFE así como todos los actores que deseen participar por parte del sistema nacional del deporte y demás actores DRAFE que no tienen espacio de participación en el consejo distrital.

En consecuencia, existen múltiples factores por lo que la implementación del CIDRAE en el Distrito es de vital importancia para los niños, niñas, adolescentes, jóvenes, persona mayor, personas con discapacidad y toda la población en general que se verá beneficiada de manera directa e indirecta por este proyecto de acuerdo.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1:

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

IV. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. 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”

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso

reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 010 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ - CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las otorgadas por numeral 1 del artículo 12, del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

Artículo 1. Adopción. Implementar el Centro de Investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá -CIDRAE-, como una instancia de medición, estudio e investigación aplicada y estadística a través de la cual se consolida, sistematiza, analiza, investiga y divulga la información del sector DRAFE en la ciudad.

Artículo 2°. Principios. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá propenderá por desarrollar su naturaleza preservando los siguientes principios:

- **Calidad de la información:** La información producida por el Centro de investigación CIDRAE responde a criterios de objetividad, confiabilidad, pertinencia y fácil accesibilidad.
- **Eficacia:** Los procesos y procedimientos a los cuales se ajustan las actividades del Centro de investigación CIDRAE están estandarizados y garantizan una adecuada función y calidad en los resultados.
- **Innovación:** El Centro de investigación CIDRAE orienta y acompaña a las áreas y/o dependencias del Instituto de recreación y deporte IDR D en la consolidación de prácticas de investigación, espacios de ideación y procesos de innovación que permiten consolidar nuevos enfoques o habilidades en la entidad.
- **Accesibilidad:** El Centro de investigación CIDRAE promueve el acceso de los diferentes grupos de interés a información confiable y oportuna sobre el sector.
- **Mejora continua:** El Centro de investigación CIDRAE evalúa constantemente sus procedimientos y los actualiza para mejorar su quehacer y resultados.

Artículo 3. Funciones. En el marco de su objeto, el Centro de investigación CIDRAE desarrollará, entre otras, las siguientes funciones:

- Generar metodologías de recolección, organización y análisis de información cuantitativa y cualitativa.
- Sistematizar la documentación e información DRAFE en la ciudad.
- Realizar análisis y desarrollar estudios e investigaciones relacionadas con la actividad deportiva, recreativa, de actividad física y educación física de Bogotá
- Implementar y administrar una herramienta de acopio y análisis de información para el sector.
- Articular los procesos de información, investigación y desarrollo con entidades públicas y privadas.
- Apoyar la formulación e implementación de políticas públicas relacionadas con el sector.
- Apoyar el mejoramiento de los sistemas de información del sector en el marco de su objeto.
- Apoyar las diferentes instancias de decisión y participación como el Consejo Distrital DRAFE con la información y análisis correspondientes.
- Establecer herramientas que permitan la divulgación de la información DRAFE de la ciudad.
- Generar informes de investigación, metadatos, boletines, memorias sociales e infografías.

Artículo 4. Coordinación. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá será coordinado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDR, quien determinará los lineamientos y reglamentará lo pertinente para garantizar su funcionamiento. Asimismo, dispondrá de los instrumentos y herramientas necesarias para su funcionamiento en pro de mejorar la intervención que este realiza.

Artículo 5. Informes. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá, presentará informe de su gestión al Concejo de Bogotá, anualmente.

Artículo 6. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 011 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE PROMUEVE EL RECONOCIMIENTO A LOS PROYECTOS DESTACADOS DESARROLLADOS EN LAS ÁREAS DE INFRAESTRUCTURA, DEPORTE, RECREACIÓN Y CULTURA POR LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL JAC DE LAS DIFERENTES LOCALIDADES EN EL DISTRITO CAPITAL”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO

Promover el reconocimiento a los mejores proyectos desarrollados en las áreas de infraestructura, deporte, recreación y cultura; por las Juntas de Acción Comunal JAC de las diferentes localidades en el Distrito Capital

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital, relacionadas con la Integración Regional entre entidades territoriales.

DE ORDEN CONSTITUCIONAL

Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, **democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran** y en la prevalencia del interés general.

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

Artículo 38. Define que se garantizará el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.

Artículo 103. Reconoce que “son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará. El Estado

contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan”.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La Administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

JURISPRUDENCIA

Sentencia C-126 de 2016¹⁰, en cuanto a la participación ciudadana establece:

“La democracia participativa procura otorgar al ciudadano la certidumbre de que no será excluido del debate, del análisis ni de la resolución de los factores que inciden en su vida diaria, ni tampoco de los procesos políticos que comprometen el futuro colectivo. Asume la Constitución que cada ciudadano es parte activa en las determinaciones de carácter público y que tiene algo que decir en relación con ellas, lo cual genera verdaderos derechos amparados por la Carta Política, cuya normatividad plasma los mecanismos idóneos para su ejercicio”

Sentencia C-520 de 2007

“Se declaró exequible, por parte de la Corte Constitucional, el parágrafo 1° del artículo 16 de la Ley 743 de 2002. La Corte señaló que todas las personas están plenamente capacitadas para ejercer el libre desarrollo de su personalidad y para contribuir al logro de los objetivos constitucionales a que se refiere el artículo 2° de la Constitución Política, mediante su afiliación a un organismo de acción comunal. Adicionalmente adujo, que la

¹⁰ Corte Constitucional Sentencia 9 de marzo de 2016. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Mediante la presente sentencia la Corte Constitucional estableció la legalidad de la expresión “hasta por mínima cuantía”, contenida en el parágrafo 4° del artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, mediante el cual se autoriza a los entes territoriales del orden departamental y municipal para celebrar directamente convenios solidarios con las JAC, con el fin de ejecutar obras hasta por la mínima cuantía.

múltiple afiliación a estos organismos, lejos de aportar a la consecución de objetivos, crea dificultades prácticas que afectan su realización”

DE ORDEN LEGAL

- **Ley 743 de 2002.** “Por la cual se desarrolla el artículo 38 de la Constitución Política de Colombia en lo referente a los organismos de acción comunal”. Esta ley establece la promoción y estructura de los organismos de acción comunal y a la vez ajusta y unifica la legislación comunal existente hasta ese momento, con el objetivo definido de fortalecer el movimiento comunal.

Artículo 73, Contempla que el segundo domingo del mes de noviembre de cada año, se celebre el día de la acción comunal, evento que será promovido por el Ministerio del Interior, la Gobernación de cada departamento y la Alcaldía de cada municipio.

Artículo 74, Reconoce que corresponde a los gobernadores, alcaldes municipales y Alcalde Mayor de Bogotá, D. C., en coordinación con funcionarios y los promotores que atienden el programa de desarrollo de la comunidad de las entidades oficiales y del sector privado, la elaboración de programas especiales que exalten los méritos y laboriosidad de las personas dedicadas a la acción comunal.

- **Artículo 6 de la Ley 1551 de 2012,** que modificó el artículo 3 de la Ley 136 de 1994, define como una función del municipio “Promover la participación comunitaria, la cultura de Derechos Humanos y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes. El fomento de la cultura será prioridad de los municipios y los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social de conformidad con el artículo 1o, numeral 8 de la Ley 397 de 1997”
- **Artículo 3 de la Ley 1551 de 2012,** mediante el cual se modificó el artículo 4 de la Ley 136 de 1994, define entre los principios rectores de la competencia de los municipios, el principio de participación en los siguientes términos; “Las autoridades municipales garantizarán el acceso de los ciudadanos a lo público a través de la concertación y cooperación para que tomen parte activa en las decisiones que inciden en el ejercicio de sus derechos y libertades políticas, con arreglo a los postulados de la democracia participativa, vinculando activamente en estos procesos a particulares, organizaciones civiles, asociaciones residentes del sector y grupos de acción comunal

- **Ley 1757 de 2015:** Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática. En el Capítulo. VII, Artículo 104, sobre los “Deberes de las administraciones nacionales, departamentales, municipales y distritales en la promoción de instancias de participación ciudadana formales e informales creadas y promovidas por la ciudadanía o el Estado”. Entre los puntos que dicho artículo menciona, se pueden resaltar: a). Promover, proteger, implementar y acompañar instancias de participación; b). Garantizar la participación ciudadana en los temas de planeación del desarrollo, de políticas sociales, de convivencia ciudadana y reconciliación, y de inclusión de poblaciones tradicionalmente excluidas; c). Respetar, acompañar y tomar en consideración las discusiones de las instancias de participación no establecidas en la oferta institucional y que sean puestas en marcha por iniciativa de la ciudadanía tales como redes ciudadanas y mesas de trabajo y discusión sectorial e intersectorial, entre otras
- **Ley 1989 de 2019.** “Por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones”. Establece entre otras cosas, los derechos de los dignatarios de los organismos de acción comunal, como por ejemplo una tarifa diferencial en los servicios públicos domiciliarios a los inmuebles donde funcionan exclusivamente los salones comunales. Se le da prioridad a los proyectos municipales y distritales presentados por las Juntas de Acción Comunal y se establece la destinación de recursos para la construcción, mejora y acondicionamiento de los salones comunales
- **Decreto 2350 de 2003**, compilado en el Decreto 1066 de 2015, reconoció mayor autonomía e independencia de la organización comunal frente al Gobierno nacional, sin que este último abandone sus responsabilidades de vigilancia y control, a fin de preservar el interés general y la legalidad.
- **Decreto 298 de 2006.** “Por el cual se asigna el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Juntas de Acción Comunal, Juntas de Vivienda Comunitaria y Asociaciones de Juntas de Acción Comunal domiciliadas en Bogotá, D.C, en el Departamento Administrativo de Acción Comunal Distrital”
- **Decreto Nacional 890 de 2008.** Reglamenta parcialmente la Ley 743 de 2002, en cuanto a las facultades de inspección, vigilancia y control de los organismos de acción comunal. Señala su finalidad, las autoridades competentes para ejercerla, las facultades de las entidades que ejercen la vigilancia, inspección y control, las conductas susceptibles de investigación y sanción, así como las sanciones aplicables de acuerdo a la gravedad de las conductas. Fija el procedimiento para hacer efectiva la vigilancia, inspección y control. Se considera que los organismos comunales determinarán los órganos de dirección,

administración y vigilancia con sus respectivas funciones como la de dirección, administración y vigilancia, art. 27 y 28. Se señala los requisitos y reglamentación de las Organizaciones de acción comunal, definición, clasificación, denominación, territorio y domicilio, art. 6 a 14. Organización, constitución, duración, contenido mínimo de estatutos, art. 15 a 18

- **CONPES 3955 de 2018:**

ESTRATEGIA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA ACCIÓN COMUNAL EN COLOMBIA; estableció como objetivo principal: Fortalecer el ejercicio de la acción comunal y las organizaciones que hacen parte de esta forma de participación ciudadana, para robustecer sus capacidades, de acuerdo con sus necesidades actuales. Y que describe los seis ejes estratégicos que serán implementados para alcanzar los objetivos específicos, Asimismo, se presentan las acciones contenidas en el Plan de Acción y Seguimiento (PAS), en el que se establecen las entidades responsables de cada acción, los periodos de ejecución, los recursos necesarios para llevarlas a cabo y la importancia de cada acción para el cumplimiento.

NORMATIVIDAD DISTRITAL

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

Artículo. 6o. Participación comunitaria y veeduría ciudadana. Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local

DECRETO 2350 DE 2003. "Por el cual se reglamenta la Ley 743 de 2002". Reconoce mayor autonomía e independencia a la organización comunal frente al Gobierno Nacional, sin que este último abandone sus responsabilidades de vigilancia y control, a fin de preservar el interés general y la legalidad.

Así mismo, contiene entre otros aspectos, regulaciones relacionadas con el número mínimo de afiliados, número mínimo para subsistir como organismo comunal, el reconocimiento de personería jurídica, la constitución de más de una Junta de Acción Comunal en un mismo territorio establece las condiciones para ser delegado ente un organismo comunal de grado superior, entre otros.

ACUERDO 257 DE 2006. "Por el cual se dictan noemas básicas sobre la Estructura, Organización y Funcionamiento de los Organismos y de las Entidades de Bogotá, Distrito Capital y se expiden otras disposiciones."

Artículo 50. Transformación del Departamento Administrativo de Acción Comunal en el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal. Transformase el Departamento Administrativo de Acción Comunal, el cual en adelante se denominará Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, establecimiento público del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito a la Secretaría Distrital de Gobierno.

Artículo 53. Objeto y funciones básicas del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal. El objeto del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal es garantizar el derecho a la participación ciudadana y propiciar el fortalecimiento de las organizaciones sociales, atendiendo las políticas, planes y programas que se definan en estas materias. El Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal tiene las siguientes funciones básicas: (...)

ACUERDO 712 DE 2018 *"Por el cual se adoptan lineamientos para la formulación de la política pública distrital de acción comunal en el distrito capital y se dictan otras disposiciones"*

Artículo 1. POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE ACCIÓN COMUNAL. Adóptese los lineamientos para la formulación de la Política Pública de Acción Comunal, que deberá contener y articular el conjunto de principios, fundamentos, fines, planes, estrategias, programas y proyectos liderados por el Distrito, que buscan reconocer los derechos y deberes de los organismos de acción comunal, en sus respectivos grados asociativos, en corresponsabilidad con el Gobierno Distrital y las Alcaldías Locales, desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad y, en particular de sus afiliados, en su condición de gestores comunitarios.

Artículo 2. FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE ACCIÓN COMUNAL. La Administración Distrital, en cabeza del Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal –IDPAC-, con la participación de los organismos de acción comunal de la ciudad, formulará y adoptará la Política Pública Distrital de Acción Comunal, atendiendo las normas constitucionales, legales y los lineamientos establecidos por la Corte Constitucional sobre esta materia, así como los contenidos en la presente norma. (...)

(...)

Artículo 4. LINEAMIENTOS. La Política Pública de Acción Comunal se desarrollará con fundamento en el enfoque de derechos humanos consagrados en la Constitución Política y demás normas y en el ejercicio del desarrollo de los Organismos de Acción Comunal con un sentido democrático, pluralista, diverso, étnico e incluyente.

1. **Equidad Social:** Es la aplicación de los derechos y obligaciones de manera justa y equitativa a las personas independientemente de la clase social a la que pertenezcan. La equidad social no pretende eliminar las diferencias existentes, sino valorarlas y ofrecer un trato de equidad para superar las desigualdades existentes en la sociedad.

2. **Solidaridad Social:** Deber ciudadano, que nos compromete y relaciona con los otros, y que, en ese sentido, es fundamental para el desarrollo y el bienestar social de las personas, en la construcción de una sociedad donde la justicia, la dignidad y la igualdad sean bienes comunes fundamentales.

3. **Democracia Participativa:** Es un sistema de organización política que otorga a los ciudadanos una mayor, más activa y más directa capacidad de intervención e influencia en la toma de decisiones de carácter público.

4. **Prevalencia del Interés Común:** Prevalencia del interés común frente al interés particular.

5. **Participación Ciudadana:** Entiéndase la participación ciudadana como el derecho al ejercicio pleno del poder de las personas que en condición de sujetos sociales y políticos, y de manera individual o colectiva transforman e inciden en la esfera pública en función del bien general y el cumplimiento de los derechos civiles, políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales, mediante procesos de diálogo, deliberación, concertación y de TIC, entre actores sociales e institucionales, para materializar las políticas públicas, bajo los principios de dignidad humana, equidad, diversidad, incidencia. La participación se realizará sin discriminación por situación de discapacidad, ciclo vital, sexual, política, económica, étnica, cultural, o de cualquier otra índole.

6. **Fortalecimiento Organizacional:** Hace referencia a la estrategia o el conjunto de estrategias intencionales, sistemáticas y contextualizadas a través de las cuales se busca mejorar las habilidades o competencias colectivas de un determinado actor o a un grupo de ellos, a efectos de contribuir al mejoramiento en la ejecución de su misión y al logro de sus metas.

7. **Desarrollo Comunitario:** Es un proceso social con acción participativa de la comunidad al tiempo que representa un medio de promoción humana, en tanto que impulsa al individuo a involucrarse en su contexto detectando necesidades y ayudando a solucionarlas.

8. **Control Social a la Gestión Pública y Comunitaria:** Emprende acciones para facilitar el ejercicio de la ciudadanía en la función de inspección y vigilancia a la gestión pública y

comunitaria, mediante el desarrollo de instrumentos, estrategias y escenarios de transparencia y participación para enriquecer la corresponsabilidad y la democracia (...)

(...)

Artículo 12. POLÍTICA DE ESTÍMULOS. La Administración Distrital implementará una política de estímulos para garantizar la participación, conformación de las organizaciones comunales y Juntas de Acción Comunal –JAC- su fortalecimiento, así como el de la gestión realizada por ellas, con el propósito de fomentar el acceso y participación de los dignatarios de las Juntas de Acción Comunal en actividades tales como capacitación, educación formal, no formal, cultura, recreación y deporte. (...)

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Los procesos de participación ciudadana dan cuenta del estado real de las democracias modernas y por supuesto, de la manera como se articulan los ciudadanos, las instituciones públicas y por ende, la manera como se desarrollan y estructuran algunas prácticas políticas.

Una de las formas de participación social se expresa a través de las organizaciones de base como las Juntas de Acción Comunal, da cuenta no solo del interés de los ciudadanos por atender sus necesidades comunes dentro de algunos contextos particulares si no también, expresa el sentir de estas para buscar propósitos comunes y entablar las interacciones que significan, construyen narrativas y dan sentido a los imaginarios de las comunidades que así lo establecen. La relación entre participación comunitaria, construcción de tejido social, estructuración y fortalecimiento institucional y definición de política pública pueden dar cuenta de la dinámica de la democracia y de la fortaleza de las instituciones dentro del Estado.

Los procesos de organización comunal que hoy están respaldados por jurisprudencia y que, en el caso de la ciudad de Bogotá, están soportados en una política pública con el Acuerdo 712 del 2018 son hoy pieza fundante de la participación social y política. La organización de las comunidades, así como la definición de asuntos particulares a atender lo que se podría denominar una hoja de ruta, en cada una de ellas no solo se constituye en el inicio de proceso de participación sino también de forma empírica desarrolla proceso de formación.

Según la Encuesta de Cultura Política del DANE 2019: Percepciones y Prácticas de la Cultura Política, la sociedad colombiana pese a tener una fuerte inclinación a los procesos de organización de base, no todas las personas por edades o estratos socio culturales están vinculadas a las Juntas de Acción Comunal. Pareciera que las asociaciones o vinculaciones a

este tipo de organizaciones, surgen más dentro de las áreas geográficas donde la incapacidad de las instituciones para responder a las demandas sociales está presente, diferente a regiones o espacios en los cuales las mismas necesidades o demandas se encuentran totalmente satisfechas. Así pues, la fortaleza de los procesos comunales se encuentra dentro de la población de estratos socioeconómicos más desfavorecidos y son estas comunidades, las llamadas a través de su capacidad de organización y agenciamiento a gestionar y construir las respuestas a sus necesidades o demandas.

Encuesta de Cultura Política - ECP

Cuadro 1. Porcentaje de personas de 18 años y más, por sexo, según si pertenecen a grupos, organizaciones o instancias Total nacional, Cabeceras, Centros poblados y rural disperso 2019

Pertenece a los siguientes grupos, organizaciones o instancias:		Total		Hombres		Mujeres	
		Personas	%	Personas	%	Personas	%
Total personas de 18 años y más	Total	34.056	100,0	16.535	48,6	17.521	51,4
	cva.%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	IC±	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Junta de Acción Comunal	Sí	1.355	4,0	731	4,4	624	3,6
	cva.%	5,7	5,7	6,6	6,6	6,5	6,5
	IC±	152	0,4	94	0,6	79	0,5
	No	32.701	96,0	15.803	95,6	16.898	96,4
	cva.%	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
	IC±	152	0,4	94	0,6	79	0,5

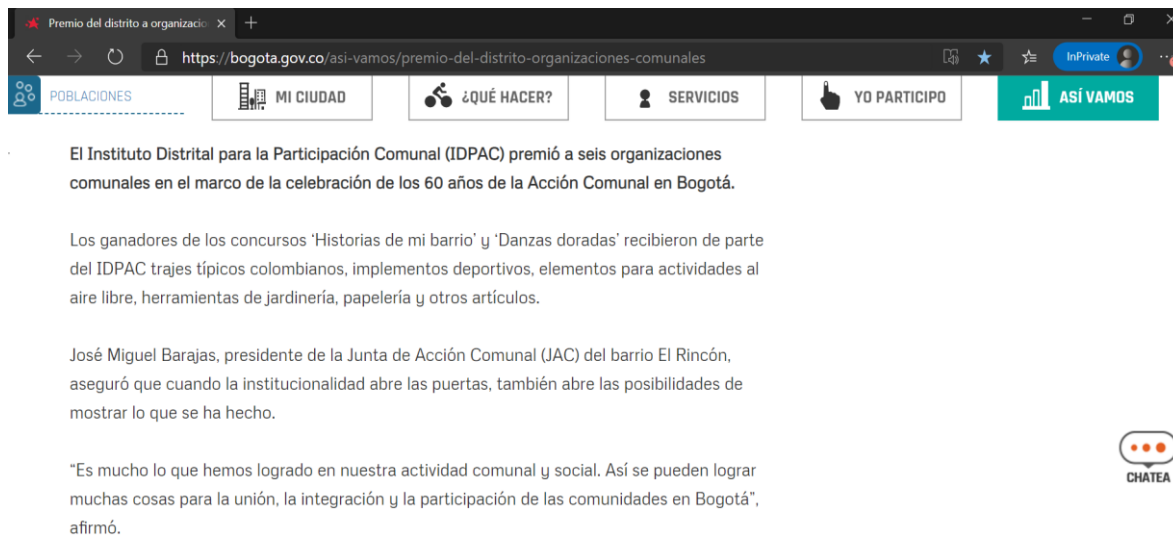
Fuente: DANE – Encuesta de Cultura Política 2019

Como se puede ver en la anterior imagen, el número de personas que se vinculan a los procesos comunales o de base, es bajo frente a la población activa para participar dentro de los mismo. Este fenómeno puede ser multicausal: bajo interés, los espacios están cooptados por líderes tradicionales o partidos políticos, no hay difusión de la información par participar dentro de los mismo entre otras. Pero si bien es cierto que la participación es baja también se debe considerar, si estas organizaciones cuentan con las competencias para poder desarrollar la gestión para la cual han sido creadas.

Aquí hay una tarea por desarrollar, si bien es cierto que se participa por el interés o por la búsqueda del bienestar común, también es cierto que se debe contar con el conocimiento de los mecanismos y herramientas para desarrollar una valiosa gestión. Los reconocimientos y formación en este caso

deben estar orientados por la institución que lidera los procesos comunales en la ciudad a saber el: Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC.

Valorar no solo los procesos de asociación y organización barrial o comunal, sino también los resultados de su gestión explicitada en las diferentes obras en las cuales hayan participado, se convierte en un punto de partida para fortalecer la sana gestión, la participación en sus múltiples dimensiones y enfoques, la óptima utilización de los espacios y recursos asignados y por supuesto, los anhelos de las comunidades por construir mejores condiciones materiales de vida para todos aquellos a quienes su gestión impacta. En este sentido urge la necesidad de reconocer aquellos trabajos que, por su pertinencia, pertenencia, calidad, impacto apoyo a la construcción de convivencia y tejido social se hayan gestado en las diferentes localidades de la ciudad de Bogotá.



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://bogota.gov.co/asi-vamos/premio-del-distrito-organizaciones-comunales>. The navigation menu includes: POBLACIONES, MI CIUDAD, ¿QUÉ HACER?, SERVICIOS, YO PARTICIPO, and ASÍ VAMOS. The main content area contains the following text:

El Instituto Distrital para la Participación Comunal (IDPAC) premió a seis organizaciones comunales en el marco de la celebración de los 60 años de la Acción Comunal en Bogotá.

Los ganadores de los concursos 'Historias de mi barrio' y 'Danzas doradas' recibieron de parte del IDPAC trajes típicos colombianos, implementos deportivos, elementos para actividades al aire libre, herramientas de jardinería, papelería y otros artículos.

José Miguel Barajas, presidente de la Junta de Acción Comunal (JAC) del barrio El Rincón, aseguró que cuando la institucionalidad abre las puertas, también abre las posibilidades de mostrar lo que se ha hecho.

"Es mucho lo que hemos logrado en nuestra actividad comunal y social. Así se pueden lograr muchas cosas para la unión, la integración y la participación de las comunidades en Bogotá", afirmó.

In the bottom right corner of the article, there is a chat icon labeled "CHATEA".

Existe algunas iniciativas de reconocimiento al trabajo comunal, pero el espíritu de este proyecto de acuerdo pretende que se oficialice esta práctica partiendo de un programa de incentivos progresivo y secuencial que impacten el conocimiento de las mismas en temas de la gestión comunal, su relacionamiento con las entidades públicas y así ayudar al mejoramiento de su capacidad de agenciamiento.

Gráfico 1. Necesidades principales de la población comunal^(a)

Fuente: Ministerio del Interior, 2018.

Nota: ^(a) se presentan las primeras 10 necesidades de 45 necesidades mencionadas en los talleres y en sus mesas de trabajo. La estimación corresponde al número de opiniones expresadas en las mesas territoriales en relación a cada necesidad.

Como se puede observar en el anterior gráfico, en el CONPES 3955 de 2018, una de las principales necesidades expuestas por los diferentes sectores comunales, es la capacitación para el desarrollo económico y empresarial de proyectos productivos. En tal sentido fortalecer las formas de reconocimiento a procesos de cualificación resultaría una excelente posibilidad para lograr elevar el nivel de la gestión y propender por la consolidación de mejores condiciones de vida en las diferentes comunidades.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

EL Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 6 y en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales 1 y 10 que facultan al a Corporación para dictar normas así:

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

“ARTÍCULO 6: PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y VEEDURÍA CIUDADANA. Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local.

De conformidad con lo que disponga la ley, el Concejo dictará las normas necesarias para asegurar la vigencia de las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y comunitaria y estimular y fortalecer los procedimientos que garanticen la veeduría ciudadana frente a la gestión y la contratación administrativas. (subrayado fuera de texto original)

(...)

ARTÍCULO 12: ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:

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

10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadanas.

(...)”

ACUERDO No. 741 DE 2019

“ARTÍCULO 3. ATRIBUCIONES. El Concejo de Bogotá, D.C., ejerce las atribuciones, funciones y competencias de conformidad con lo establecido en la Constitución Política, el Estatuto Orgánico para Bogotá, D.C., las leyes especiales, así como las conferidas a las

Asambleas Departamentales en lo que fuere compatible con su régimen especial. En ausencia de las normas anteriores, se somete a las disposiciones constitucionales y legales vigentes para los municipios.

ARTÍCULO 65. INICIATIVA. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales individualmente a través de las Bancadas de manera integrada con otros Concejales o Bancadas y por el Alcalde Mayor, por medio de sus Secretarios, Jefes de Departamento Administrativo o Representantes Legales de las Entidades Descentralizadas.

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes

De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra amparado dentro del siguiente programa propuesto en el Plan de Desarrollo 2020-2024

Programa 55. Fortalecimiento de cultura ciudadana y su institucionalidad. El Plan Distrital de Desarrollo incorpora el enfoque transversal de cultura ciudadana que reconoce el poder de transformación social desde la agencia de la ciudadanía y le apuesta a la transformación social a partir del ejercicio de la auto y mutua regulación. La Cultura Ciudadana es un enfoque, una política y un objetivo de trabajo que promueve en las personas cambios voluntarios de comportamiento para resolver colectivamente los problemas que nos afectan a todos

De esta manera, para realmente potenciar el enfoque de cultura ciudadana se considera necesario el fortalecimiento de la institucionalidad a través del ajuste y diseño de una nueva institucionalidad de cambio cultural que involucre: la gestión del conocimiento y la toma de decisiones institucionales que promuevan las transformaciones culturales a partir de mejores comprensiones de las dinámicas sociales y culturales, y que promueva la participación de la ciudadanía en los retos de transformación cultural, entendiendo que muchas de las causas que explican algunos de los principales problemas de la ciudad -así como las oportunidades

de cambio-, dependen de la corresponsabilidad, la participación y la agencia de la ciudadanía (...).

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 011 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE PROMUEVE EL RECONOCIMIENTO A LOS PROYECTOS DESTACADOS DESARROLLADOS EN LAS ÁREAS DE INFRAESTRUCTURA, DEPORTE, RECREACIÓN Y CULTURA POR LAS JUNTAS DE ACCIÓN COMUNAL JAC DE LAS DIFERENTES LOCALIDADES EN EL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12, numerales 1 y 10

IV. ARTICULADO

ACUERDA:

Artículo 1: La Secretaría Distrital de Gobierno en coordinación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC estructurará las categorías para participar y diseñará la metodología para la presentación, evaluación y premiación de los proyectos desarrollados por las JAC.

Artículo 2. La Secretaría de Gobierno en coordinación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC coordinará la selección para la publicación de las experiencias exitosas de las JAC en un libro que será de consulta en las bibliotecas públicas, el archivo distrital y las universitarias que se encuentren en la ciudad de Bogotá.

Artículo 3. La Secretaría de Gobierno en coordinación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC en su oferta de formación promoverán la cualificación de competencias en gestión comunal dirigida a los integrantes de las JAL.

Artículo 4 La Secretaría de Gobierno en coordinación con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC promoverá la suscripción de convenios con entidades como el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA y otras de formación técnica y tecnológica o universitarias que tengan programas de formación en las áreas de interés para la gestión comunal.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCÍA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá
Vocera Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRES DARÍO ONZAGA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 012 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA ADOPCIÓN DE UNA ESTRATEGIA ESPECIAL PARA ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD, ACCESO Y ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS EN SITUACION DE EMERGENCIA O DESASTRE EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

Adoptar una estrategia integral de atención alimentaria a la ciudadanía afectada por una situación de emergencia o desastre en el distrito capital,

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y ANALISIS DE LA INICIATIVA

El proyecto de acuerdo fue motivado por el autor en los siguientes términos:

1. Introducción

El Parlamento Andino se constituye con el fin de mejorar el nivel de vida de los ciudadanos de los países que decidieron participar. Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y el Perú deciden voluntariamente poner en marcha un proceso de integración andina. Es así como el 25 de octubre de 1979 se suscribió el Tratado Constitutivo del Parlamento Andino, institucionalizándolo como el órgano político, deliberante, representante de los pueblos, así como garante de los derechos y la democracia en la Comunidad Andina. El Parlamento Andino ha implementado una nueva estrategia de trabajo y gestión pertinente a los intereses de sus países miembros, con el objetivo de cumplir estas atribuciones de forma más eficaz y eficiente.

Esta estrategia se fundamenta en la construcción de Marcos Normativos Andinos sobre temas de la mayor relevancia como el desarrollo energético sostenible, la protección de los derechos de las personas con discapacidad, la erradicación de la violencia hacia la mujer, el cambio climático, la seguridad alimentaria, la movilidad humana, la salvaguarda del patrimonio cultural y los recursos genéticos, entre otros; igualmente, en el fortalecimiento de la participación ciudadana por medio de la implementación del programa 'Parlamentos Andinos Juveniles y Universitarios' en toda la región.

Los Marcos Normativos del Parlamento Andino son propuestas de armonización legislativa, que buscan convertirse en herramientas de consulta y buenas prácticas para el diseño e implementación del ordenamiento jurídico nacional de sus países miembros (Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú); es decir, presentan lineamientos y recomendación para la construcción de políticas públicas y leyes en temas que benefician a toda la región.

Es así como en el mes de julio de 2017 se genera el marco normativo para la seguridad alimentaria con calidad nutricional, que tiene como propósito principal apropiarse a los ciudadanos andinos del derecho a una seguridad alimentaria, con el fin de disminuir los altos índices de desnutrición. Igualmente, promueve una productividad agroalimentaria basada en avances tecnológicos y científicos, con el objetivo de combatir la pobreza y alcanzar una alimentación sana en la región.

Es muy importante considerar que la disponibilidad de alimentos en la región no es el principal problema, dado que existen otras barreras geográficas y sociales que impiden el acceso a los alimentos.

La incidencia de los desastres naturales como sismos, inundaciones, heladas, remoción en masa, entre otros, aumentan la vulnerabilidad alimentaria de los ciudadanos, porque se afectan las vías de comunicación, las tierras disponibles para el cultivo y la distribución de los alimentos.

Por ello, la implementación tecnológica es absolutamente necesaria para conseguir el objetivo propuesto ya que los avances tecnológicos y científicos deben estar al servicio del mayor propósito que es acabar con la pobreza extrema.

El distrito capital ha identificado 8 escenarios de riesgo como:



Fuente: SIRE

Servicios de respuesta



17.545 Emergencias con respuesta integral.
 2.799 Personas atendidas
 73,5% Adultos
 26,5% Menores de edad

252 Días PMU Distrital por COVID-19
 10 PMU Distrital por Desorden Civil

442 Ayudas Humanitarias Pecuniarias tramitadas salvaguardando la vida de 1.380 personas



IDIGER



RENDICIÓN DE CUENTAS 2020

Fuente: IDIGER

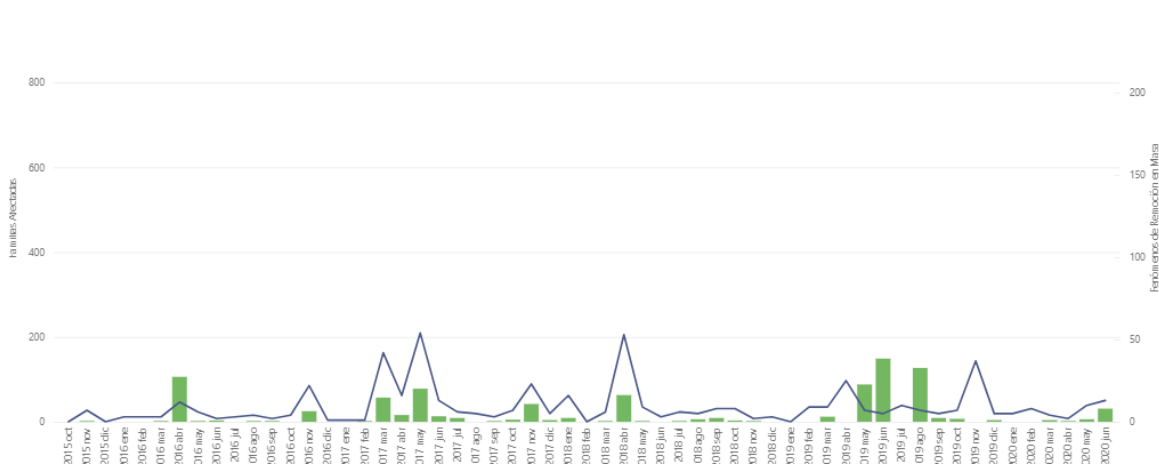
DAMNIFICADOS POR REMOCIÓN EN MASA

Familias afectadas por fenómenos de remoción en masa en Bogotá D.C.



Fuente: ver ficha indicador

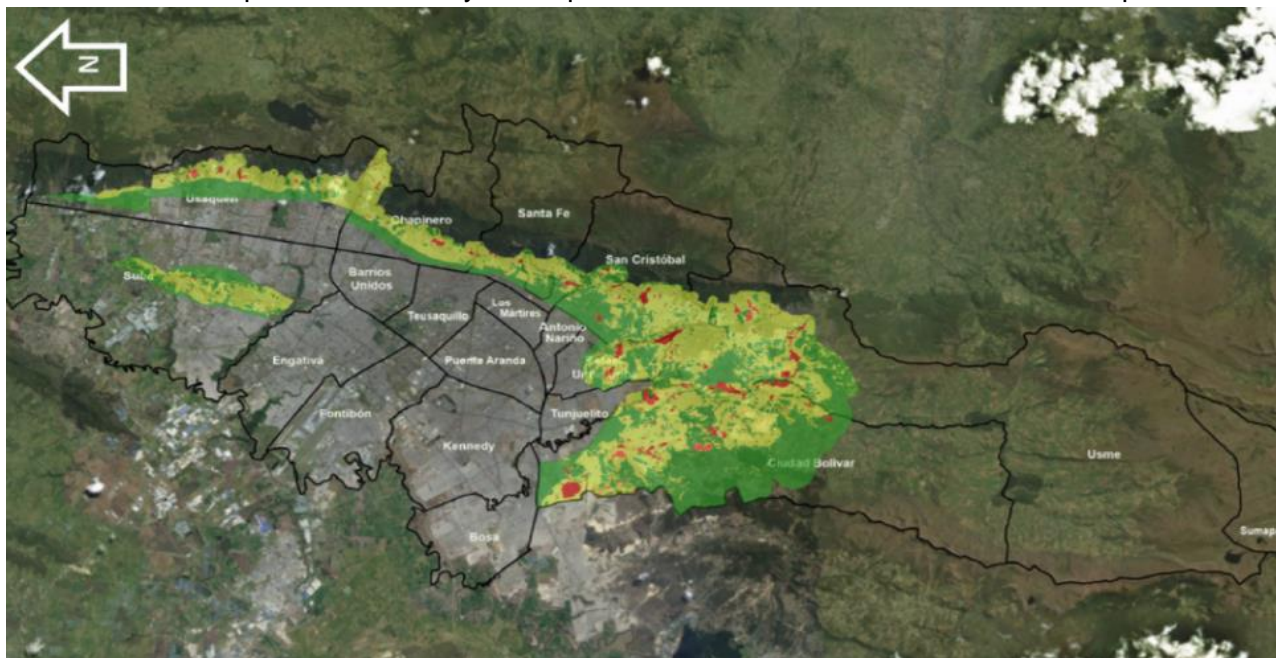
● Familias Afectadas ● Fenómenos de Remoción en Masa



Fuente: Observatorio de salud de Bogotá.

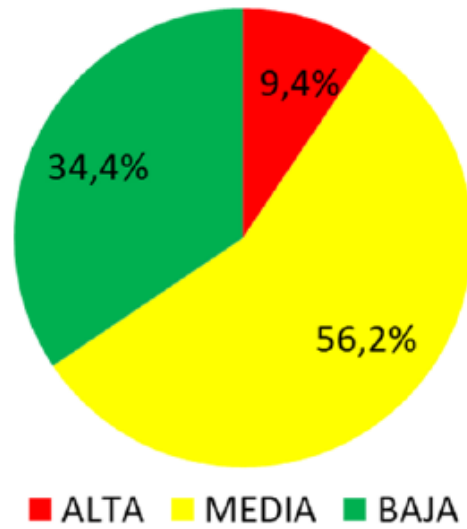
Este indicador evidencia el comportamiento entre las variables de familias afectadas y Fenómenos de Remoción en Masa – FRM en Bogotá entre el 2007 y primer semestre de 2020. Observando que

los FRM aumentaron en los meses con mayor precipitación, debido principalmente a condiciones estacionales (meses de abril, mayo, octubre y noviembre), registrando los valores más altos en meses donde estuvo presente el fenómeno de la niña (segundo semestre 2010, año 2011 y primer trimestre 2012). De manera recíproca la cantidad de eventos disminuyeron en épocas de verano o baja precipitación. En el año 2018, se presentó una disminución del 32,4 % de eventos de FRM registrados y una disminución del 58,2 % del número de familias afectadas, respecto a los eventos registrados durante el año 2017. En lo transcurrido del primer semestre 2020 (enero-junio), se presentaron 37 FRM dejando 27 familias afectadas, lo que representa una disminución del 33 % y 89 % respectivamente frente a lo reportado en el año 2019. Durante el año 2020 hubo menos lluvias de las esperadas en marzo, abril y mayo, este comportamiento en las precipitaciones se debe a la variabilidad climática que, a pesar de no ser generadas por efectos del cambio climático, se encuentran presentes y pueden afectar en cualquier m



Plano Normativo de Amenaza por movimientos en masa en perspectiva de Cambio Climático para el Suelo Urbano

omento.

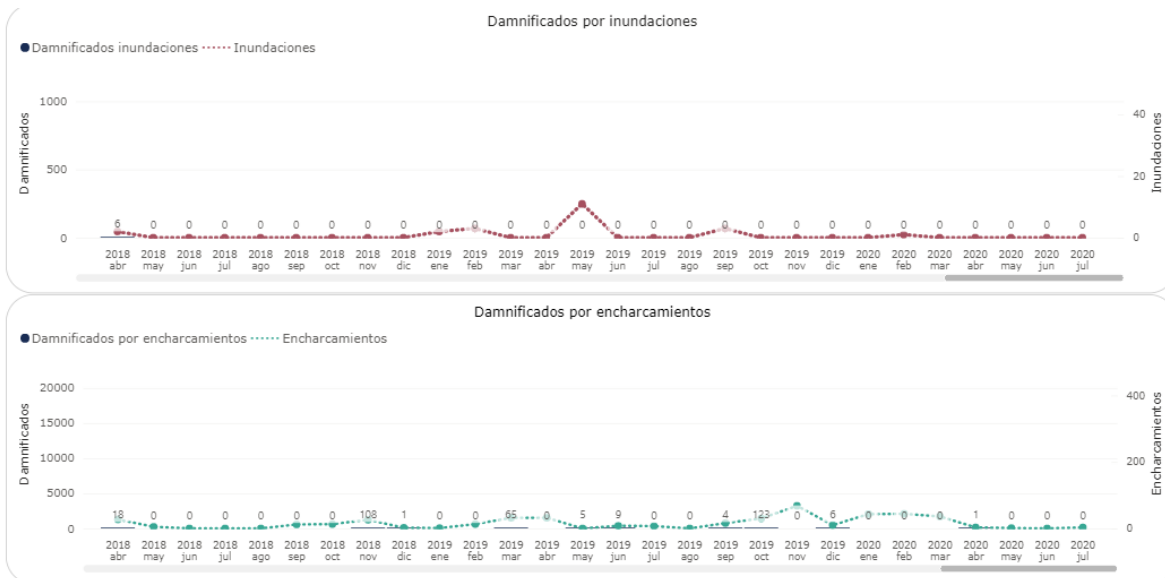


Calificación de Amenaza por movimientos en masa para el suelo urbano en perspectiva de Cambio Climático

Fuente: IDIGER

El plano normativo identifica el 56,2 % en riesgo medio de remoción en masa para el polígono identificado en el distrito capital

DAMNIFICADOS POR INUNDACIONES O ENCHARCAMIENTOS



Fuente: Observatorio de salud de Bogotá.

Las inundaciones hacen referencia a láminas de agua mayores de 60 cm y los encharcamientos a láminas de agua mayores de 30 cm. En Bogotá, durante el periodo 2007 y I semestre de 2020, tanto las inundaciones como los encharcamientos han presentado un aumento en los meses de mayor precipitación, debido principalmente a condiciones estacionales (meses de abril, mayo, octubre-noviembre), registrándose los valores más altos en épocas donde estuvo presente el fenómeno de la niña.

Respecto a las personas damnificadas por inundaciones, se observó una disminución posterior al primer trimestre de 2012, llegando a presentarse menos de 12 casos en los últimos 5 años. En lo transcurrido del primer semestre de 2020 solo se ha presentado una inundación sin dejar damnificados. Cabe resaltar que las inundaciones también se pueden presentar por fenómenos de variabilidad climática que, a pesar de no ser generadas por efectos del cambio climático, se encuentran presentes y pueden afectar en cualquier momento.

En cuanto a los damnificados por encharcamientos, el 97,1 % de ellos se notificaron entre los años 2010 y 2012 coincidiendo con el fenómeno de la niña. Durante el primer semestre de 2020 se ha registrado 130 encharcamientos, con solo 1 persona damnificada. Este grado de afectación puede estar presente por deficiencias en la red de alcantarillado, especialmente en Ciudad Bolívar, Tunjuelito, Usme, San Cristóbal y algunas zonas aisladas y montañosas.

AMENAZA SISMICA EN BOGOTA

3. Amenaza sísmica en Bogotá

La ciudad de Bogotá está expuesta a la actividad sísmica generada por los diversos sistemas de fallas geológicas activas existentes en el país, en mayor o menor grado en función de la distancia de la capital a éstos sistemas, tales como el sistema de Falla Frontal de la Cordillera Oriental (Falla Guaicáramo, Falla Algeciras), Falla Usme, Honda e Ibagué.

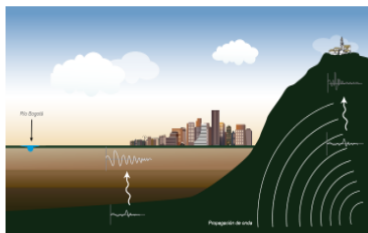
De estos, la Falla Frontal de la Cordillera Oriental, ubicada a 40 km de la ciudad, representa la mayor contribución a la amenaza sísmica de Bogotá. Dada su localización con respecto a los distintos sistemas, Bogotá está ubicada en una zona de amenaza sísmica intermedia.



Fallas geológicas activas cercanas a la ciudad de Bogotá (adaptado de GEM & SGC, 2017)

La amenaza sísmica dicta en gran medida la intensidad de movimiento esperada a nivel de roca para un sitio, sin embargo el movimiento que se puede llegar a sentir en diferentes puntos de la ciudad también está influenciado por el tipo de suelo en cada uno de ellos.

Los **efectos locales**, es decir la respuesta del suelo en superficie producto de la propagación de las ondas sísmicas a través de los materiales de los cuales está constituido, dependen del tipo de suelo y la topografía del terreno.



Fuente: IDIGER

Por lo anterior este proyecto de acuerdo busca generar una estrategia especial para el abastecimiento de alimentos en medio de una situación de emergencia o desastre, asegurando que el distrito diseñe un plan estratégico que contemple las diferentes magnitudes de la emergencia o desastre y así salvar muchas mas vidas en medio de estas circunstancias.

BIBLIOGRAFIA

<https://www.idiger.gov.co/rendiciondecuentas2020>

<https://www.idiger.gov.co/rsismico>

<https://www.idiger.gov.co/rmovmasa#3>

<http://app2.sire.gov.co/Hemeroteca/HEB.html?evento=7#abajo>

<https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/seguridad-alimentaria-y-nutricional/>

<https://parlamentoandino.org/wp-content/uploads/2017/08/marcoseguridadalimentaria.pdf>

III. SUSTENTO JURIDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos de nivel distrital.

• DE ORDEN CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de Colombia establece el derecho a la alimentación equilibrada como un derecho fundamental de los niños (artículo 44) y, en cuanto a la oferta y la producción agrícola, la Constitución establece en los artículos 64, 65 y 66, los deberes del Estado en esta materia.

ARTÍCULO 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión.

ARTÍCULO 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. (...) De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias prima de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad.

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. El deber de 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.

ARTICULO 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados

ARTÍCULO 287 Define que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley.

ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes".

- **DE ORDEN LEGISLATIVO**

LEY 101 DE 1993 "Ley General de Desarrollo Agropecuario y Pesquero"

LEY 1505 DE 2012 "Por medio de la cual se crea el Subsistema Nacional de Voluntarios de Primera Respuesta y se otorgan estímulos a los voluntarios de la Defensa Civil, de los Cuerpos de Bomberos de Colombia y de la Cruz Roja Colombiana y se dictan otras disposiciones en materia de voluntariado en primera respuesta"

LEY 1523 DE 2012 "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones".

DECRETO 486 "Por el cual se crea un incentivo económico para los trabajadores y productores del campo y se adoptan otras medidas para garantizar el permanente funcionamiento del sistema de abastecimiento de productos agropecuarios y seguridad alimentaria en todo el territorio nacional, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica"

- **DE ORDEN NORMATIVO**

ACUERDO 30 DE 2001 "Por el cual se establece la implementación y ejecución del Día de la Prevención de Desastres y Emergencias en el Distrito Capital".

ACUERDO 186 DE 2005 "por el cual se establecen los lineamientos de la Política Distrital de Seguridad Alimentaria en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones"

ACUERDO 341 DE 2008 “Por el cual se adiciona el Acuerdo No. 30 de 2001 y se establece la realización de un simulacro de actuación en caso de un evento de calamidad pública de gran magnitud con la participación de todos los habitantes de la ciudad”.

ACUERDO 391 DE 2009 “Por medio del cual se dictan lineamientos para la formulación del Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al cambio climático y se dictan otras disposiciones”

ACUERDO 546 DE 2013 “Por el cual se transforma el Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias -SDPAE-, en el Sistema Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático-SDGR-CC, se actualizan sus instancias, se crea el Fondo Distrital para la Gestión de Riesgo y Cambio Climático “FONDIGER” y se dictan otras disposiciones”

ACUERDO 617 DE 2015 “Por el cual se establece en Bogotá D.C. el Programa de Investigación en Ciencias y Cambio Climático y se dictan otras disposiciones”

DECRETO 523 DE 2010 “Por el cual se adopta la Microzonificación Sísmica de Bogotá D.C.”

DECRETO 837 DE 2018 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y del Cambio Climático para Bogotá D.C., 2018-2030 y se dictan otras disposiciones”

IV. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

Art. 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley: (...)

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

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar serán financiadas con los presupuestos definidos en las diferentes entidades y de acuerdo a lo dispuesto en el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”.

VI. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 012 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA ADOPCIÓN DE UNA ESTRATEGIA ESPECIAL PARA ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD, ACCESO Y ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS EN SITUACION DE EMERGENCIA O DESASTRE EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

VII. ARTICULADO

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. ADOPCIÓN: El Distrito Capital, mediante las entidades que estime conveniente diseñara y adoptará un plan estratégico que asegure la disponibilidad, acceso y abastecimiento de alimentos en una situación de emergencia o desastre en el territorio de su jurisdicción.

ARTÍCULO 2. TECNOLOGÍA: El Distrito Capital deberá establecer sistemas seguimiento de información, estadísticos y cartográficos sobre la malnutrición y situaciones de hambre con la finalidad de identificar y combatir las causas de estos fenómenos. Para tal efecto, por medio de la entidad que determine, deberá ejecutar sus recursos en el desarrollo y utilización de tecnologías de la información y las comunicaciones como herramientas para respaldar la gestión pública a fin de garantizar la seguridad alimentaria en una situación de emergencia o desastre en el distrito capital.

ARTÍCULO 3. LA INTEGRACIÓN REGIONAL: El Distrito Capital deberá diseñar e implementar los mecanismos de cooperación de asistencia técnica y financiera, así como un plan regional de asistencia alimentaria en caso de emergencia o desastre, con el fin de permitir el apoyo en el suministro de alimentos priorizando a aquellos que se encuentran en situación de vulnerabilidad y precaria situación socioeconómica.

ARTÍCULO 4. INFRAESTRUCTURA ESPECIALIZADA: El Distrito Capital promoverá la infraestructura adecuada para el mantenimiento de reservas de alimentos con la finalidad de contar

con disponibilidad de provisiones, en caso de que se produzcan situaciones de emergencia o desastres naturales.

ARTÍCULO 5. IMPLEMENTACIÓN. En un término no mayor a 12 meses a partir de la expedición del presente acuerdo, la Administración Distrital implementará lo dispuesto en los artículos anteriores.

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 013 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA EL IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

Crear un descuento tributario sobre el impuesto de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Sobre el impuesto de vehículos:

Según el Decreto 325 de 2002 en su artículo 7, son impuestos del Distrito: Impuesto predial unificado.

- Impuesto de industria y comercio y el complementario de avisos y tableros.
- **Impuesto sobre vehículos automotores.**
- Impuesto de delineación urbana.
- Impuesto de azar y espectáculos.
- Impuesto al consumo de cerveza, sifones y refajos.
- Impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, de procedencia extranjera.
- Sobretasa a la gasolina motor.
- Sobretasa al ACPM.
- Impuesto del fondo de pobres.
- Impuesto de lotería foráneas
- Impuesto sobre premios de lotería.
- Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas. En el mismo Decreto en sus artículos 60, 61 y 62, respecto del Impuesto de vehículos automotores, estipula que:

“El impuesto sobre vehículos automotores reemplaza al impuesto unificado de vehículos. Este impuesto se encuentra autorizado por el artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y fue adoptado por el artículo 20 del Acuerdo 26 de 1998. (...) Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de los vehículos gravados, que estén matriculados en el Distrito Capital de Bogotá (...) Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional. **Parágrafo primero.** Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional”

De igual manera el artículo 66 y 68 del decreto en mención sostienen:

“El impuesto se causa el 1º de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta, o en la fecha de la solicitud de internación. (...) Los propietarios que matriculen sus vehículos nuevos o trasladen por primera vez su cuenta a Bogotá, Distrito Capital, gozarán de un descuento del 50% del impuesto sobre vehículos automotores correspondiente al año siguiente a aquel en que sea matriculado el vehículo o radicado el traslado de su cuenta.”

Respecto de la distribución del impuesto, esta se encuentra reglamentada a partir de la ley 633 de 2000 en su art. 107 el cual Modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998 estipulando lo siguiente:

"ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.

El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

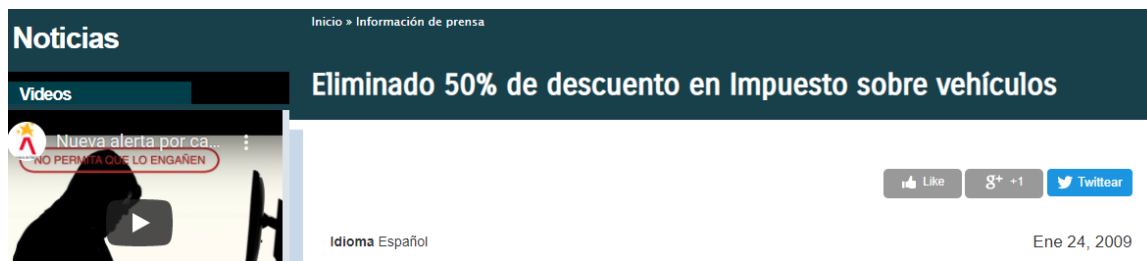
PARÁGRAFO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción”.

La “guerra” de las tarifas:

Debido a que el impuesto de vehículos es un tributo que reciben los departamentos pero que Bogotá tiene la condición especial de adaptarlo igualmente, años atrás se generó una disputa por quedarse con este recurso. La cercanía territorial de municipios aledaños a la capital, considerados hoy en

día “municipios dormitorio”, permitió que tanto Bogotá como Cundinamarca comenzaran a aplicar una serie de descuentos tributarios para hacer más llamativo a los contribuyentes matricular su carro en uno u otro lugar.

Esta “guerra de tarifas” resultó con un acuerdo entre ambos entes territoriales en 2008. Así se evidencia en una publicación de la página de la Secretaría Distrital de Hacienda.



En donde la entidad explica qué:

“La Secretaría Distrital de Hacienda informa que el descuento del 50% para los vehículos matriculados o con traslado de cuenta a Bogotá fue eliminado.

Aunque el Acuerdo 352 de 2008 - Optimización Tributaria- aprobó la eliminación de este descuento en aras de terminar con la competencia desleal entre los entes territoriales. La eliminación de este descuento quedó condicionada al desmonte simultáneo por parte de la Gobernación de Cundinamarca que mediante Resolución 288 de 2008, definió los plazos para el pago del impuesto sobre vehículos automotores sin contemplar la creación o extensión de descuentos por matrícula o traslado. Por ésta razón una vez cumplidos los requisitos se eliminó este descuento a partir del 1 de enero de 2009.

Vale la pena aclarar que los descuentos adquiridos por los contribuyentes con anterioridad a esta fecha se respetarán, y que una vez concluya la vigencia 2009 desaparecerá por completo la liquidación de este descuento.

Vehículos Bogotá

En la declaración del año 2009 que será presentada en este año, los contribuyentes que hayan trasladado por primera vez su vehículo a Bogotá durante el período comprendido entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2008 podrán descontar el 100% del impuesto generado en el año 2009, mientras que quienes hayan matriculado su vehículo en Bogotá del 1 de enero a 31 de diciembre de 2008 descontarán el 50% de su impuesto del 2009.

Los ciudadanos que hayan matriculado o trasladado su cuenta de vehículos a Bogotá a partir del 1 de enero de 2009 no tendrán derecho a descuento alguno.” (SDH, 2009)

Otro de los elementos importantes a tener en cuenta es que este no es un asunto exclusivo de Cundinamarca y la capital. Por ejemplo, en Rivera, Huila, municipio con un poco más de 18.000 habitantes hay matriculadas más de ¡152.000 motos! Pero estas transitan en Neiva. Otro caso son las casi 350.000 matriculadas en Floridablanca y Girón que transitan en Bucaramanga y por Medellín pasa lo mismo con casi 750.000 motos que tienen matrícula de Envigado, Itagüí y Sabaneta.

Ruptura del compromiso.

A pesar de que ambas entidades territoriales llegaron al acuerdo, en los últimos años la Gobernación de Cundinamarca ha optado por volver a los grandes descuentos en el impuesto de vehículos para capturar ese recurso. Así se evidencia en la siguiente noticia tomada de la página de la Gobernación.

Beneficios de pagar sus impuestos a tiempo y matricular su vehículo en Cundinamarca



(Cundinamarca, 1° de febrero de 2019). La Secretaría de Hacienda de Cundinamarca les recuerda a los propietarios de automotores matriculados en el departamento, que el próximo 17 de mayo vence el plazo para liquidar y pagar su impuesto de vehículos con el 10% de descuento.

A partir de esta fecha y hasta el 26 de julio, el valor correspondiente se pagará sin descuento, sin sanción y sin intereses. Pasado este 26 de julio, sí se cobrarán los intereses correspondientes.

Así mismo, la entidad ofrece beneficios para quienes matriculen su vehículo en el departamento, en 2019, así: 50 % de descuento en el impuesto correspondiente al 2020 y, en 2021, el descuento sobre el valor a pagar será del 20%.

Vale la pena recordar que para facilitar el trámite, la cartera cundinamarquesa de Hacienda tiene a disposición de los usuarios <http://190.60.106.213/sivervcundinamarca/redirect/>, que ofrece la opción para realizar la liquidación correspondiente.

01 feb. 2019

Fuente: www.cundinamarca.gov.co

Comparativo de tarifas:

Para el presente proyecto de acuerdo se tomaron los municipios de Funza, Mosquera y Soacha como línea base de comparación que permita evidenciar la problemática. A continuación, se presentarán las tarifas de cada municipio y del Distrito para su posterior análisis.

Bogotá

Tarifas vigentes a partir del 01 de enero de 2020

Tabla 1.

Tipo de trámite	Distrito Capital	Ministerio de Transporte	Runt	Total
Matrícula				
Matrícula - Carro, Vehículos de servicio público de pasajeros de radio de acción urbano (RAU)	\$ 310.000	\$ 108.500	\$ 12.600	\$ 431.100
Matrícula - Maquinaria Agrícola, de Construcción e Industrial Autopropulsada e Importación Temporal	\$ 310.000	\$ 108.500	\$ 12.600	\$ 431.100
Matrícula – Moto	\$ 165.900	\$ 58.100	\$ 12.600	\$ 236.600
Matrícula - Remolques y Semiremolques.	\$ 281.400	\$ 98.500	\$ 12.600	\$ 392.500
Radicación de la matrícula				
Radicación de la matrícula – Carro	\$ 224.200	\$ 78.500	\$ 1.700	\$ 304.400
Radicación de la matrícula - Maquinaria Agrícola, de Construcción e Industrial Autopropulsada	\$ 224.200	\$ 78.500	\$ 1.700	\$ 304.400

Radicación de la matrícula - Remolque y Semiremolque	\$ 195.600	\$ 68.500	\$ 1.700	\$ 265.800
Radicación de la matrícula - Moto	\$ 24.000	\$ 8.400	\$ 1.700	\$ 34.100
Traspaso de Propiedad				
Traspaso de Propiedad - Carro, Maquinaria Agrícola Industrial y de construcción Autopropulsada, Remolques y Semiremolques	\$ 109.700	\$ 38.400	\$ 3.900	\$ 152.000
Traspaso de Propiedad - Moto	\$ 52.100	\$ 18.200	\$ 3.900	\$ 74.200
Traspaso de Propiedad a Persona Indeterminada - Carro, Maquinaria Agrícola Industrial y de construcción Autopropulsada, Remolques y Semiremolques	\$ 128.100	\$ -	\$ 3.900	\$ 132.000
Traspaso de Propiedad a Persona Indeterminada - Moto	\$ 70.500	\$ -	\$ 3.900	\$ 74.400

Fuente: SIM

Soacha

Tabla 2.

TRAMITES RNA	OT	TARIFA MT	TARIFA RUNT	TOTAL
Matricula Inicial Vehículo sin Prenda	\$ 130.328	\$ 45.600	\$ 12.600	\$ 188.528
Matricula Inicial Motocicleta sin Prenda	\$ 77.699	\$ 27.200	\$ 12.600	\$ 117.499
Traspaso a Persona Indeterminada	\$ 91.028	\$ -	\$ 3.900	\$ 94.928
Traspaso Moto	\$ 97.533	\$ 34.100	\$ 3.900	\$ 135.533
Traspaso Vehículo	\$ 108.371	\$ 37.900	\$ 3.900	\$ 150.171

Fuente: <https://sertsoacha.com/pdf/tarifas/TARIFAS2020.pdf>

Funza

Emtra es el operador que tiene el municipio de Funza para todos los trámites relacionados con tránsito y transporte. En la página web se evidencian las siguientes tarifas.

Tabla 3.

INSCRIPCION O LEVANTE DE ALERTA CARRO Y MOTO	\$77,300
INSCRIPCION O LEVANTE DE ALERTA REMOLQUE Y MAQUINARIA	\$90,000
INSCRIPCION AL RUNT PERSONA NATURAL Y/O JURIDICA	\$23,900
MATRICULA DE REMOLQUES, SEMIREMOLQUES, MULTIMODULARES Y SIMILARES	\$210,100
MATRICULA MAQUINARIA AGRICOLA, DE CONSTRUCCION E INDUSTRIAL	\$143,000
MATRICULA MOTOCARRO	\$103,400
MATRICULA MOTOCICLETA	\$91,300
MATRICULA VEHICULO PUBLICO, PARTICULAR U OFICIAL	\$146,900
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL	\$205,400
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL DE REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES	\$231,000
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL DE MAQUINARIA AGRICOLA	\$162,900
TRASPASO DE MOTOCICLETA	\$140,200
TRASPASO DE REMOLQUES, SEMIREMOLQUES, MULTIMODULARES Y SIMILARES	\$144,100
TRASPASO MAQUINARIA AGRICOLA, DE CONSTRUCCION E INDUSTRIAL AUTOPROPULSADA	\$144,100
TRASPASO MOTOCARRO	\$140,200
TRASPASO VEHICULO PARTICULAR, PUBLICO U OFICIAL	\$140,200
TRASPASO INDETERMINADO	\$97,800

Fuente: <https://emtra.com.co/tarifas2020/>

Mosquera

Por su parte, el municipio de Mosquera tiene el convenio con la empresa Transitemos S.A.S.

Las tarifas que se manejan en el municipio son:

Tabla 4.



**SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE
MOSQUERA
REPORTE DE TARIFAS**



TRAMITE	CLASE	EV_LICE	EV_PLAC	TRAMITE	SUBTOTAL	MIN.	RUNT	TOTAL
Traspaso	MOTO	3,450	0	72,056	75,506	26,400	3,900	\$105,806
Traspaso Persona Indeterminada	MOTO	0	0	66,455	66,455	0	3,900	\$70,355
Matricula Inicial	MOTO	3,450	9,750	6,010	19,210	6,700	12,600	\$38,510
Matricula Inicial	AUTO	3,450	18,850	10,065	32,365	11,300	12,600	\$56,265
Traspaso	AUTO	3,450	0	85,109	88,559	31,000	3,900	\$123,459
Traspaso Persona Indeterminada	AUTO	0	0	72,400	72,400	0	3,900	\$76,300

Fuente: contestación requerimiento vía correo electrónico a la empresa Transportemos SAS

La siguiente tabla es el comparativo de Bogotá, Funza, Soacha y Mosquera respecto de los precios de matrícula y traspaso de vehículos y motos.

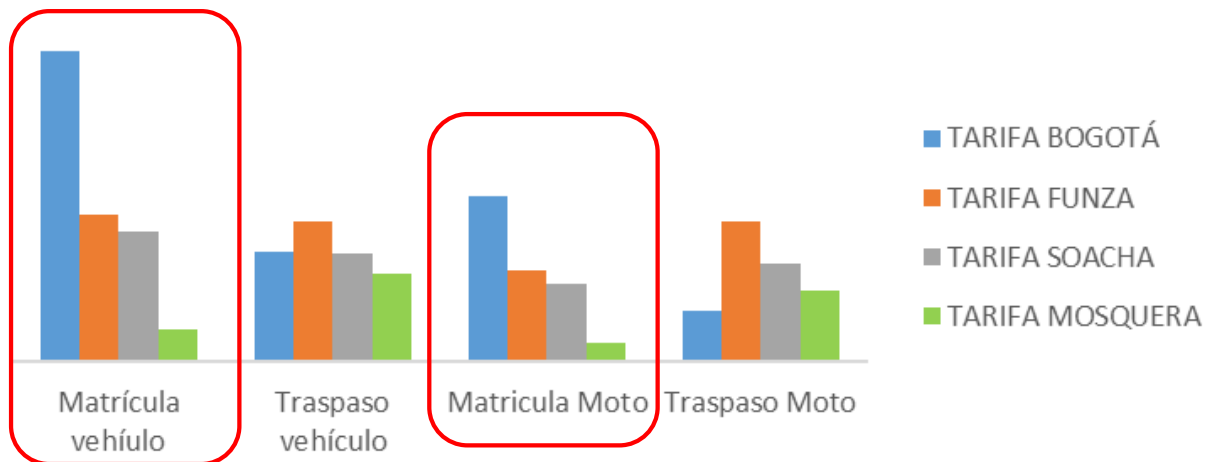
Tabla 5.

COMPARATIVO DE TARIFAS				
CONCEPTO	TARIFA BOGOTÁ	TARIFA FUNZA	TARIFA SOACHA	TARIFA MOSQUERA
Matrícula vehículo	\$ 310.000	\$ 146.900	\$ 130.328	\$ 32.365
Traspaso vehículo	\$ 109.700	\$ 140.200	\$ 108.371	\$ 88.559
Matricula Moto	\$ 165.900	\$ 91.300	\$ 77.699	\$ 19.210
Traspaso Moto	\$ 51.100	\$ 140.200	\$ 97.533	\$ 72.056

Fuente: Construcción propia

La siguiente imagen evidencia gráficamente las diferencias de los precios entre los distintos entes territoriales:

Gráfica 1.



Fuente: Construcción propia.

La anterior gráfica nos muestra como Bogotá tiene las tarifas más altas en cuanto a matrícula de vehículos y motos. Esto genera que a la hora de adquirir alguno de estos dos medios de transporte se estimule al consumidor a matricularlo en ciudades aledañas a la ciudad como Funza, Mosquera o Soacha bajo la lógica de agente económico racional lo cual termina en una fuga de ingresos tributarios debido a que el impuesto lo pagaría a Cundinamarca.

La entidad encargada de los trámites y tarifas sobre asuntos de movilidad es El Consorcio Servicios Integrales para la Movilidad quien inicio actividades en el 2008 a través del contrato de concesión 071 de 2007 para la prestación de los servicios administrativos del Registro Distrital Automotor (RDA), del Registro Distrital de Conductores (RDC) y el Registro Distrital de Tarjetas de Operación (RTO) para la Secretaría Distrital de Movilidad.

El SIM como se conoce generalmente es competitivo en cuanto a su buen servicio respecto de otras empresas instaladas en los municipios aledaños, pero no es competitivo en sus tarifas como se pudo evidenciar anteriormente. Eso implica que exista la posibilidad de que el contribuyente a la hora de matricular su vehículo automotor migre a estos municipios lo cual implica una posterior tributación en materia de impuestos al departamento creando así una fuga tributaria en la capital.

Por tanto, como una medida correctiva a esta situación el presente proyecto de acuerdo pretende crear ese incentivo tributario para poder aumentar el recaudo y beneficiar a los contribuyentes en esta situación de crisis económica.

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

- **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: 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- **ARTICULO 313.** Corresponde a los concejos: (..) 4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.
- **ARTICULO 338.** En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.
- **ARTICULO 362.** Los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales, son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares. Los impuestos departamentales y municipales gozan de protección constitucional y en consecuencia la ley no podrá trasladarlos a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior.
- **ARTÍCULO 363.** El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad. Las leyes tributarias no se aplicarán con retroactividad

○ DE ORDEN LEGAL:

- **Ley 44 de 1990.** Por la cual se dictan normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias.

Artículo 19.- Impuesto de vehículos. Los municipios, los departamentos y las Intendencias y Comisarías, podrán establecer sistemas de autodeclaración, por parte de los propietarios o poseedores de vehículos, para cancelar los impuestos de circulación y tránsito, de timbre nacional y demás impuestos o derechos que se deban cobrar sobre el valor de los vehículos, y que son de su competencia. Así mismo podrán establecer sistemas de recaudo de tales gravámenes a través de la red bancaria.

- **Ley 633 de 2000 art. 107** Modificase el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así: "ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.

El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

PARÁGRAFO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción".

- **Resolución 0005801 del 29 de noviembre de 2019 del Ministerio de Transporte** "por la cual se establece la base gravable de los vehículos automotores, para la vigencia fiscal 2020"

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL:**

- **Acuerdo 9 de 1992:**

Artículo 5. Los propietarios que matriculen sus vehículos nuevos o trasladen por primera vez su cuenta a Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital, gozarán de un descuento del 50% sobre los impuestos anuales de timbre nacional sobre vehículos automotores y circulación y tránsito correspondiente al año siguiente a aquel en que se matriculó el vehículo o radicó el traslado de su cuenta.

- **Acuerdo 352 de 23 de diciembre de 2008: "Por medio del cual se adoptan medidas de optimización tributaria en los impuestos de vehículos automotores, delineación urbana, predial unificado y plusvalía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.**

Artículo 1: Eliminación del descuento en el impuesto de vehículos, por matrícula de vehículos automotores o traslado de cuenta en el Distrito **Capital**. Elimínese el beneficio tributario de que trata el artículo 5º del Acuerdo Distrital 9 de 1992, el cual fue ratificado por el artículo 20 del Acuerdo 26 de 1998, relativo al descuento por matrícula de vehículos o traslado de cuenta en el Distrito Capital del impuesto de

vehículos automotores, sin perjuicio de mantener el beneficio obtenido en vigencia de las mencionadas normas.

Esta eliminación empezará a regir una vez que el departamento de Cundinamarca derogue el descuento por matrícula de vehículos automotores o traslado de cuenta en su jurisdicción.

PAR. 1º—La Administración Distrital deberá verificar la eliminación de los beneficios tributarios por parte del departamento de Cundinamarca para ejecutarla, y deberá dar publicidad a la nueva situación de eliminación de los beneficios dispuestos en el presente artículo.

PAR. 2º—A partir de la vigencia del presente acuerdo cuando las entidades distritales contraten vehículos en arrendamiento exigirán al contratista que el parque automotor utilizado para la prestación del servicio se encuentre matriculado en Bogotá.

PAR. 3º—Las entidades públicas distritales garantizarán que antes del vencimiento de un periodo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de publicación del presente acuerdo, la totalidad de su parque automotor que preste servicios en Bogotá esté matriculado en la ciudad.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales 1 y 3:

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

(...)

3. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos.”

IV. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. 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”

Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo. Sin embargo, el impacto presupuestal posterior a la entrada en vigencia del mismo será determinado por la Secretaría Distrital de Hacienda.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO N° 013 DE 2022**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN ESTRATEGIAS, INCENTIVOS Y BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA LA MATRÍCULA E IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

Acuerda

VI. ARTICULADO

Artículo 1 Objetivo. Otorgar beneficios tributarios a los contribuyentes del impuesto de vehículos en la ciudad de Bogotá con el fin de aliviar la carga tributaria y estimular la reactivación económica.

Artículo 2. Descuento tributario. Únicamente para los años gravables 2021 y 2022 se establece un descuento del 50% sobre el impuesto de vehículos en el Distrito Capital. A partir del año gravable 2023, el impuesto retomará las tarifas vigentes.

Parágrafo. El presente beneficio tributario no excluye al contribuyente de otros beneficios como pago por cuotas.

Artículo 3 Publicidad. Una vez entrado en vigencia, el presente acuerdo deberá ser publicitado y promocionado por todos los canales que disponga la Alcaldía Mayor de Bogotá para el conocimiento de los potenciales beneficiarios y la ciudadanía en general.

Artículo 4 vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá
Vocera Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRES DARIO ONZAGA
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde