



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

AÑO III N°. 3345 DIRECTOR (E): CARLOS ARTURO DUARTE CUADROS ABRIL 12 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 192 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE EL CANGREJO SABANERO NEOSTRENGERIA MACROPA, EN EL DISTRITO CAPITAL”.....	3995
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL FOMENTO DE UNA POLITICA DE CULTURA DE SERVICIO, USO Y CORRESPONSABILIDAD Y BIOSEGURIDAD EN LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE PERSONAS EN BOGOTÁ”.....	4007
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.”.....	4016
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 195 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.”.....	4035
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 196 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL BUEN VECINO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	4054
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 197 DE 2022 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL USO DEBIDO Y ADECUADO EN MATERIA DE PROPIEDAD INTELECTUAL, DERECHOS DE AUTOR Y CONEXOS, EN LAS ENTIDADES DEL NIVEL CENTRAL, DESCENTRALIZADO Y DE LAS LOCALIDADES DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	4071

PROYECTO DE ACUERDO N° 192 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE EL CANGREJO SABANERO *NEOSTRENGERIA MACROPA*, EN EL DISTRITO CAPITAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente Proyecto de Acuerdo es brindarle protección al, cangrejo sabanero de la especie “*Neostrengeria macropa*”, en la ciudad de Bogotá.

2. JUSTIFICACIÓN

2.1 La caza indiscriminada, la comercialización de los Cangrejos Sabaneros y afectaciones a la salud.

Los Cangrejos sabaneros "*Neostrengeria macropa*" es una especie de crustáceos, que cumplen con un equilibrio en el ecosistema muy importante, es necesario que se establezca una protección especial, veamos porque debemos preservar esta especie.

Pseudothelphusidae es una familia de cangrejos de montaña, con rangos de distribución altitudinal entre los 0 y los 3,000 m snm, habitantes comunes de Centro y Sudamérica incluyendo México, Cuba y las Antillas, además de los Andes, la Orinoquía y la Amazonía (Campos, 2005a, b, 2007; Cumberlidge et al., 2009; Magalhães, 2001, 2003; Magalhães et al., 2016; Rodríguez, 1982; Rodríguez y Díaz, 1981; Rodríguez y Herrera, 1994; Rodríguez y Magalhaes, 2005). Colombia por ser un país rico en fuentes de agua y por tener 3 cordilleras que favorecen la gran diversidad en la carcinofauna de agua dulce, es el primer país en el neotrópico seguido de México, con mayor diversidad de cangrejos de la familia Pseudothelphusidae; representados por 14 géneros y 85 especies, siendo 79 de éstas endémicas del país (Campos, 2005a, b, 2007, 2010a, b; Campos y Magalhães, 2014; Cumberlidge et al., 2009; Magalhães et al., 2016; Rodríguez, 1982).

Dentro de la familia Pseudothelphusidae, el género *Neostrengeria* Pretzmann, 1965 endémico de Colombia, comprende un grupo de especies que habitan en alta montaña, restringidos a la cordillera Oriental Colombiana, en las cuencas del Magdalena, Orinoco y Catatumbo (Campos, 1992, 1994; Campos y Rodríguez, 1985). Dentro del género existen especies importantes como *Neostrengeria macropa* (Milne-Edwards, 1853), endémica de la sabana de Bogotá, habitante común de cuerpos de agua de montaña a altitudes entre 2,200 y 2,900 m, con temperaturas bajas y altas concentraciones de oxígeno disuelto (Campos, 2005a; Ortiz, 1981). *Neostrengeria macropa* reviste gran importancia ya que es una de las 2 especies de cangrejo que habita en ecosistemas de alta montaña junto con *N. boyacensis*, encontrándose hasta los 3,000 m. *Neostrengeria macropa* está distribuido sobre el altiplano cundiboyacense y la sabana de Bogotá, en cuerpos de aguas lénticas como quebradas, riachuelos, zanjas y lagunas, habitando junto con otra fauna emblemática de la región como el capitán de la sabana *Eremophylus mutisi*, la rana sabanera *Dendrosophus labialis* y la culebra sabanera *Atractus crassicaudatus* (Arias-Pineda, 2013; Arias-Pineda y Realpe, 2014; Arias-Pineda et al., 2014). Los registros distribucionales de *N. macropa* indican que se encuentra en los municipios de Tabio, Sopó, Gachancipá, Zipaquirá, Guatavita, Cogua, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón y Tausa, todos estos ubicados en los altiplanos de Ubaté y Bogotá, irrigados por las cuencas de los ríos Checua, Bogotá y Ubaté (Campos, 1992, 1994; Campos y Rodríguez, 1985; Ortiz, 1981) (fig. 1). La especie está registrada en las listas rojas de especies en peligro de extinción, tanto nacionales propuestos por Amat et al. (2007) y Campos y Lasso (2015), quienes la ubican en categoría vulnerable, como internacionales de la UICN (UICN Red List, 2012), que la ubican en la categoría de preocupación menor. Unas de las razones por las cuales *N. macropa* es considerada como una especie vulnerable, es que ha sido sobreexplotada para la elaboración de bebidas afrodisiacas conocidas como "berraquillo. El famoso berraquillo –que mezcla cangrejo y borojó, entre otros ingredientes– es considerado un jugo afrodisíaco, 'levantamuertos' o energético. Para los expertos, al contrario, es complicado para

la salud. ¿Qué tiene en su interior? Un biólogo lo analiza. Una investigación realizada en ocho plazas de mercado de Bogotá por el microbiólogo Juan David Sánchez Calderón -con el apoyo de Angélica Garzón y dirigida por María Consuelo Vanegas López, de la Universidad de los Andes- examina este popular jugo para determinar qué tan riesgoso es para la salud. Se encontraron variadas y complicadas bacterias, que ponen en riesgo la salud del que tome la bebida.

Luego de la búsqueda, se encontraron principalmente tres bacterias: *Escherichia coli*, *Salmonella sp.* y *Listeria monocytogenes*, peligrosas para el consumo humano, en los jugos afrodisíacos que venden en las principales plazas de Bogotá. También se rastrearon otros microorganismos con algún riesgo para la salud.

Entre otras afecciones por el consumo de crustáceos crudos, esta la paragonimiasis, causada por gusanos planos que afectan el pulmón, La paragonimiasis, llamada también distomatosis pulmonar, es producida por tremátodos del género *Paragonimus*, pequeños gusanos planos de 1,2 cm de longitud, que producen lesiones quísticas e inflamatorias, principalmente en el pulmón y menos frecuentemente en el cerebro. El principal origen de la infección humana es la ingestión de cangrejos y otros crustáceos no cocinados que producen la forma metacercaria. El parásito se mantiene en varios huéspedes, entre ellos perros, gatos y personas.

Es una causa importante de enfermedad en Japón, Corea, China y Filipinas. En Sur América se han encontrado tipos de paragonimiasis, aún no clasificados, en Brasil, Perú, Ecuador (5), Venezuela, Costa Rica (9), Honduras, Colombia y México.

En Colombia, el primer caso fue presentado en 1962 en el Instituto Nacional de Salud, y en 1968, Little, en la Universidad del Valle, describió *P caliensis* en pulmones de zarigüeyas y felinos salvajes de Putumayo, Chocó y Valle del Cauca (10); hasta 1986 se conocían 3 casos. En 1994, Vélez y Ortega describieron un foco en el Municipio de Urrao, Antioquia. En la comunidad indígena Embera Katíos, en la que se ingieren cangrejos crudos por la creencia de aumentar la capacidad para la cacería, se describieron 23 casos hasta 1997, y fue posible estudiar los cangrejos del tipo *Hypolobocera bouvieri monticola* y los caracoles infectados y reproducir el ciclo en gatos. Por lo anterior, se ha sugerido que se clasifique como una nueva especie de tipo *P Emberai*. (2)

PRESENTACIÓN DEL CASO Se trata de un hombre de 21 años, natural de Chigorodó y residente en el Municipio de Andes (Antioquia), soldado, que consultó al Hospital Pablo Tobón Uribe con historia de 20 días de evolución de fiebre subjetiva de predominio nocturno, asociada a escalofríos y diaforesis, acompañados de disnea progresiva y tos seca con esputo hemoptoico. La revisión por sistemas mostró lumbalgia crónica. Los antecedentes personales revelaron que consumía abundantes cangrejos crudos en la región de Piedras Blancas, entre Andes y Chocó. MEDICINA U.P.B. MEDELLÍN (COLOMBIA), 19(2): 149-155 Ocr.2000.

Otro aspecto de amenaza para la especie son los factores ambientales por la destrucción de su hábitat natural, por desecación de los manantiales, urbanización y contaminación de los cuerpos de agua y ecosistemas donde habita (Amad et al., 2007; Arias-Pineda, 2013; Arias-Pineda y Realpe, 2014; Campos, 1992, 1994, 2005a, b; Campos y Lasso, 2015; Fundación Humedales, 2004; UICN Red List, 2012). La disminución de las poblaciones de *N. macropa* generarán un daño sobre los ecosistemas donde habitan, ya que ellos son un eslabón importante en el flujo

energético de los mismos, siendo parte fundamental en los procesos de descomposición de materia orgánica y descompactación del suelo de las quebradas y sitios aledaños a las mismas, además de ser presas y depredadores de otra fauna circundante (Amat et al., 2007; Arias-Pineda, 2013; Arias-Pineda y Realpe, 2014; Arias-Pineda y Rodríguez, 2012; Arias-Pineda et al., 2014; Campos y Pedraza, 2007). Se sabe que algunos cangrejos de agua dulce son detritívoros, siendo parte fundamental en el ciclo de nutrientes de los ecosistemas de agua dulce tropical, participando activamente en las redes tróficas (Pereira, 2009).



Fuente: <http://sea-entomologia.org/PDF/Boletin53/263265BSEA53CangrejosabaneroBogota.pdf>



Fuente: <http://sea-entomologia.org/PDF/Boletin53/263265BSEA53CangrejosabaneroBogota.pdf>

2.2 Sobre las prohibiciones incluidas en el Proyecto de Acuerdo

Dentro de las prohibiciones establecidas para evitar la caza y comercialización del Cangrejo Sabanero *Neostrengeria macropa* en el Distrito Capital:

- La prohibición La caza Indiscriminada del cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* en la sabana de Bogotá.

- La prohibición de transportar el cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* de su habitat natural con fines económicos.
- La prohibición de la comercialización del cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* en lugares de expendio de alimentos en Bogotá.
- La prohibición de la preparación de alimentos que contenga como insumo el Cangrejo Sabanero *Neostrengeria macropa* en Bogotá.

3. MARCO JURÍDICO

3.1. Marco constitucional

La Constitución Política de Colombia, define, como principio el medio ambiente sano, de igual manera lo cataloga como un derecho y un deber, en los siguientes artículos:

- **Art. 8:** “es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación”.
- **Art. 49.**” La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley. Los servicios de salud, se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad.

La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria.

Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad”.

Art. 79: “es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente”.

Art.95, núm. 8: “son deberes de la persona y del ciudadano (...) 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano”.

Art. 313 Corresponde a los concejos: [...]

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. [...]

9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.

3.2. Marco legal

El Marco legal protege tanto a los animales como al medio ambiente, entre ellas tenemos:

- **LEY 9 DE 1979**

El Código Sanitario es la norma de rango legal más relevante en punto de la justificación de la prohibición del comercio de animales vivos en las plazas de mercado. En efecto, tal y como ya fue indicado, el párrafo del artículo 265 de dicha normativa expresamente establece que no se podrán mantener animales vivos en aquellos lugares en donde se realicen actividades que impliquen la manipulación de alimentos, como son precisamente las plazas de mercado.

Adicionalmente, el artículo 295 de esta Ley dispone que los establecimientos comerciales en que se expendan animales vivos, deberán tener instalaciones adecuadas para mantenerlos en forma higiénica y para evitar que se afecten el bienestar o la salud de los vecinos.

- **LEY 84 de 1989**

Mediante esta ley se adoptó el Estatuto Nacional de Protección de los Animales,

- **LEY 99 de 1993**

ARTÍCULO 1o. PRINCIPIOS GENERALES AMBIENTALES. La Política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales: [...]

ARTÍCULO 63. PRINCIPIOS NORMATIVOS GENERALES. A fin de asegurar el interés colectivo de un medio ambiente sano y adecuadamente protegido, y de garantizar el manejo armónico y la integridad del patrimonio natural de la Nación, el ejercicio de las funciones en materia ambiental por parte de las entidades territoriales, se sujetará a los principios de armonía regional, gradación normativa y rigor subsidiario definidos en el presente artículo [...].

- **LEY 715 DE 2001**

ARTÍCULO 44. Establece que a los municipios les corresponde dirigir y coordinar el sector salud y el Sistema General de Seguridad Social en Salud en el ámbito de su jurisdicción, para lo cual les asigna ciertas funciones.

Numeral 3. Dispone que en materia de salud pública, les corresponde ejercer vigilancia y control sanitario en su jurisdicción, sobre los factores de riesgo para la salud, en los establecimientos y espacios que puedan generar riesgos para la población, tales como establecimientos educativos, hospitales, cárceles, cuarteles, albergues, guarderías, ancianatos, puertos, aeropuertos y terminales terrestres, transporte público, piscinas, estadios, coliseos, gimnasios, bares, tabernas, supermercados y similares, plazas de mercado, de abasto público y plantas de sacrificio de animales, entre otros.

- **LEY 1774 DE 201**

ARTÍCULO 1. OBJETO. Los animales como seres sintientes no son cosas, recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos, por lo cual en la presente ley se tipifican como punibles algunas conductas relacionadas con el maltrato a los animales, y se establece un procedimiento sancionatorio de carácter policivo y judicial.

- **LEY 1801 DE 2016**

ARTÍCULO 116. COMPORTAMIENTOS QUE AFECTAN A LOS ANIMALES EN GENERAL. Los siguientes comportamientos afectan a los animales en general y por lo tanto no deben efectuarse. Su realización genera medidas correctivas: [...]

2. La venta, promoción y comercialización de animales domésticos en vía pública, en municipios de más de cien mil (100.000) habitantes.

ARTÍCULO 223. TRÁMITE DEL PROCESO VERBAL ABREVIADO. Se tramitarán por el proceso verbal abreviado los comportamientos contrarios a la convivencia, de competencia de los Inspectores de Policía, los alcaldes y las autoridades especiales de Policía, en las etapas siguientes: [...]

- **DECRETO 242 DE 2015**

Mediante este decreto, la Alcaldía de Bogotá adoptó la Política Pública Distrital de Protección y Bienestar Animal 2014-2038. En el artículo 5, se estableció que “el trato a los animales debe basarse en la ética, compasión, justicia y especial cuidado” y que “el Gobierno Distrital considerará a los animales sujetos de protección especial y buscará erradicar cualquier forma de maltrato, violencia o trato degradante causado hacia ellos directa o indirectamente” (Subraya y negrilla fuera del texto).

- **DECRETO 780 DE 2016**

El título V de la Parte 8 del Libro segundo de este Decreto contiene una serie de normas relacionadas con la investigación, prevención y control de zoonosis que se encontraban

contenidas en el Decreto 2257 de 1986 y que fueron recopiladas en este Decreto Único Reglamentario. Contiene varias prohibiciones referentes al control sanitario de la venta y crianza de animales, entre ellas, el artículo 2.8.5.2.19 que prohíbe la venta de animales en las vías públicas, el artículo 2.8.5.2.37 que prohíbe la instalación de criaderos de animales al interior de los perímetros urbanos y el artículo 2.8.5.2.38 que prohíbe la comercialización de animales que no cumplan con los requisitos sanitarios.

- **RESOLUCIÓN 446 DE 2018**

Esta Resolución contiene directrices en materia de prevención, vigilancia y control de eventos transmisibles de origen zoonótico en el Distrito Capital, a cargo de la Secretaría Distrital de Salud, y señala algunas funciones que debe cumplir esa entidad en su calidad de autoridad sanitaria. Dentro de tales funciones se encuentran las de “Efectuar la inspección, vigilancia y control higiénico sanitario de los establecimientos que desarrollan actividades con o para animales en el Distrito Capital”, y la de “Realizar la vigilancia, prevención y control, tanto de los agentes productores como de los factores de riesgo biológico en Bogotá”.

- **ACUERDO 79 DE 2003**

ARTÍCULO 34.- Comportamientos favorables para la salud y protección de los animales. Para garantizar la salud de las personas y la conservación de la diversidad biológica se deben proteger y cuidar los animales, impedir su maltrato y asegurar su manejo y tenencia adecuados. Los siguientes comportamientos favorecen la salud y la protección de los animales:

1. Mantener o transportar animales en lugares o vehículos que garanticen las condiciones mínimas de bienestar para ellos y que ofrezcan la debida seguridad para las personas;
2. Remitir los animales enfermos o heridos, por parte de los propietarios o tenedores, a los veterinarios, a las Asociaciones Protectoras de Animales o lugares destinados para el efecto en las localidades, con el fin de realizar los procedimientos establecidos para garantizar su protección;
3. Utilizar, por parte del dueño o tenedor de animales domésticos o mascotas, trailla, correa, bozal y permiso, de conformidad con lo establecido en la ley 746 de 2002.

en su artículo 108 y demás normas legales vigentes, cuando se desplacen por el espacio público;

4. Recoger y depositar en los lugares y recipientes de basura, por parte del dueño o tenedor del animal doméstico o mascota, los excrementos que se produzcan durante su desplazamiento en el espacio público;

5. Atar a los animales de tiro de manera que no sufran daño. No dejar abandonados los animales de tiro en el espacio público y recoger siempre sus excrementos;
6. Comunicar a la autoridad sanitaria en caso de observar animales sospechosos de rabia para que se realice el respectivo seguimiento;
7. Acudir al centro de salud más cercano para ser examinado, y avisar a las autoridades sanitarias, cuando una persona sea atacada por un animal;
8. Entregar el animal ajeno a su dueño o dar aviso a la autoridad de Policía sobre su extravío;
9. Vacunar a los animales domésticos, de compañía o mascotas, según las indicaciones de las autoridades sanitarias y mantener vigente el certificado de vacunación antirrábica;
10. No realizar procedimientos que ocasionen dolor o sufrimiento a los animales, y Declarado NULO por el Tribunal Admin. de C/marca. mediante Sentencia de junio 12 de 2008 Exp 2003-00327-01.

PARÁGRAFO PRIMERO. Las autoridades sanitarias o de Policía del Distrito, deberán conducir a los lugares destinados para el efecto en las Localidades, a los animales que se encuentran deambulando en el espacio público, y a los que hayan mordido a una persona, para realizar la observación correspondiente y coordinar con el Centro de Zoonosis los casos en que deben ser remitidos los caninos a este Centro.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de esta.

- **ACUERDO 735 DE 2019**

ARTÍCULO 27. CONCURRENCIA DE LAS MEDIDAS CORRECTIVA 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.

4. COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá para regular la casa indiscriminada del cangrejo sabanero

La competencia del Concejo de Bogotá se encuentra consagrada en las atribuciones otorgadas por la Constitución y la ley para expedir normas y ejercer el control político, para cumplir con las

funciones señaladas en el artículo 313 de la Constitución Política y el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, entre ellas:

“Artículo 12. Atribuciones.

(...)

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

(...)

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturaleza y el medio ambiente”.

La corte Constitucional estableció que la Fauna hace parte del concepto Ambiente, Teniendo en cuenta esta claridad el legislador expide la ley 1955 del año 2019 y le asigna la función de formular la política pública de protección y bienestar de animales domésticos y **silvestres**.

El Concejo de Bogotá es competente para dictar normas de policía. En los artículos 12 y 13, el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana se refiere al poder subsidiario y residual de Policía que ejercen los concejos municipales y distritales. Siendo así, el Concejo de Bogotá puede expedir normas de Policía garantizando la defensa del patrimonio ecológico y cultural.

5. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento al artículo 7 de la ley 819 de 2003, el presente Proyecto de Acuerdo no tiene impacto fiscal que implique modificación del marco fiscal de mediano plazo, el cumplimiento de la presente iniciativa no tiene ningún tipo de gasto adicional para la Administración Distrital, en caso que fuera así dichos costos se entenderán incorporados en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión, 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”, Programa 34 “ Bogotá protectora de animales”, Artículo 113 “Coordinación para la protección de animales.

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

EMEL ROJAS CASTILLO
Vocero de Bancada
Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO N° 192 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROTEGE EL CANGREJO SABANERO *NEOSTRENGERIA MACROPA*, EN EL DISTRITO CAPITAL”

El Concejo de Bogotá D.C

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 1 y 9 del artículo 313 de la Constitución Política, los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y los artículos 12, 13 y 84 de la Ley 1801 de 2016,

ACUERDA:

Artículo 1. OBJETO. El presente Acuerdo busca proteger al Cangrejo Sabanero *Neostrengeria macropa* de la caza indiscriminada y su comercialización en Bogotá

Artículo 2. PROHIBICIONES.

- La prohibición La caza Indiscriminada del cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* en la sabana de Bogotá.
- La prohibición de transportar el cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* de su habitat natural con fines económicos.
- La prohibición de la comercialización del cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa* en lugares de expendio de alimentos en Bogotá.
- La prohibición de la preparación de alimentos que contenga como insumo el Cangrejo Sabanero *Neostrengeria macropa* en Bogotá

Parágrafo. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo podrá dar lugar a la imposición de las sanciones previstas en la Ley 84 de 1989 y a las medidas correctivas previstas en la Ley 1801 de 2016, o la norma que la modifique o sustituya, en especial la indicada para el comportamiento descrito en el numeral 16 del artículo 92 de dicha ley.

Artículo 3. LUGARES EN LOS QUE SE PROHÍBE LA ACTIVIDAD DE CAZA Y COMERCIALIZACIÓN DEL CANGREJO. No se podrá cazar y comercializar el Cangrejo Sabanero en Bogotá.

El incumplimiento de esta disposición acarreará la imposición de las medidas correctivas a que haya lugar de conformidad con la Ley 1801 de 2016.

Artículo 4. CUMPLIMIENTO. La Policía Metropolitana de Bogotá, las alcaldías locales, las inspecciones de policía, y el Instituto de Protección y Bienestar Animal (IDPYBA) deberán velar por el estricto cumplimiento de este Acuerdo. Para tal efecto, estas entidades realizarán operativos periódicos de manera coordinada con las demás autoridades competentes.

Artículo 5. DECOMISO. De conformidad con el párrafo 1 del artículo 179 de la Ley 1801 de 2016, o la norma que lo modifique o sustituya, los Cangrejos Sabaneros que sean sacados de su hábitat natural y transportados con fines comerciales, sin el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, serán decomisados y quedarán bajo la custodia del IDPYBA, quien podrá disponer de ellos de forma definitiva.

Artículo 6. CAMPAÑAS PEDAGÓGICAS. La Administración Distrital realizará campañas pedagógicas de sensibilización sobre protección y bienestar animal, de igual forma sobre los riesgos a la salud que se pueden presentar con la ingesta del cangrejo sabanero *Neostrengeria macropa*.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL FOMENTO DE UNA POLITICA DE CULTURA DE SERVICIO, USO Y CORRESPONSABILIDAD Y BIOSEGURIDAD EN LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE PERSONAS EN BOGOTÁ”.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO:

General:

Establecer los lineamientos para el desarrollo de una política que fomente una cultura de servicio, el buen uso, la corresponsabilidad y bioseguridad en el Transporte Publico, como: Transmilenio, Transmicables, SITP, Buses, Busetas, Microbuses, Taxis, Empresa metro, servicio de micromovilidad, servicio de plataformas, bicitaxis eléctricos, Regiotram, otros; cuyo propósito sea promover la atención centrada en los usuarios, la calidad en el servicio, un uso con corresponsabilidad ciudadana, la apropiación de habilidades sociales y prosociales, el tratamiento de conflictos, la protección y la seguridad compartida.

Específicos:

- Establecer mesas de dialogo y concertación interinstitucional entre las secretarias: Movilidad, Cultura, Educación, Seguridad y las empresas publico privadas, Empresa metro, Transmilenio, empresas del transporte pasajeros urbanos y rurales, empresas de taxis, servicios de plataforma, para establecer los lineamientos de la política de cultura de servicio, calidad, uso y corresponsabilidad en el transporte de pasajeros en Bogotá.
- Constituir los principios de la cultura de servicio, los estándares de calidad, el adecuado uso de estaciones y medios de transporte, las estrategias que fomente la corresponsabilidad, la protección, seguridad y bioseguridad con atención centrada en el usuario.
- Establecer acciones encaminadas al fomento de habilidades sociales y prosociales, valores, dialogo, tratamiento de conflictos en la apropiación de los diferentes sistemas de transporte.
- Desarrollar procesos, procedimientos, estrategias de implementación y capacitación de la política de cultura de servicio.
- Implementar un sistema de medición de estándares de calidad, servicio y corresponsabilidad en los diferentes medios de transporte de pasajeros.

2. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 2: Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida

económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 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.

Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

Artículo 367. La ley fijará las competencias y responsabilidades relativas a la prestación de los servicios públicos domiciliarios, su cobertura, calidad y financiación, y el régimen tarifario que tendrá en cuenta además de los criterios de costos, los de solidaridad y redistribución de ingresos.

Los servicios públicos domiciliarios se prestarán directamente por cada municipio cuando las características técnicas y económicas del servicio y las conveniencias generales lo permitan y aconsejen, y los departamentos cumplirán funciones de apoyo y coordinación.

La ley determinará las entidades competentes para fijar las tarifas.

Artículo 369. La ley determinará los deberes y derechos de los usuarios, el régimen de su protección y sus formas de participación en la gestión y fiscalización de las empresas estatales que presten el servicio. Igualmente definirá la participación de los municipios o de sus representantes, en las entidades y empresas que les presten servicios públicos domiciliarios.

LEY No. 105 DEL 30 DE DICIEMBRE 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"

ARTICULO 3. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO. 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, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. DEL CARACTER DE SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

3. DE LA COLABORACION ENTRE ENTIDADES: Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

4. DE LA PARTICIPACION CIUDADANA: Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

Artículo 32 de la Ley 489 de 1998, modificado por el **artículo 78 de la Ley 1474 de 2011**, establece que todas las entidades y organismos de la Administración Pública tienen la obligación de desarrollar su gestión acorde con los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública; para lo cual podrán realizar todas las acciones necesarias con el objeto de involucrar a los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil en la formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública.

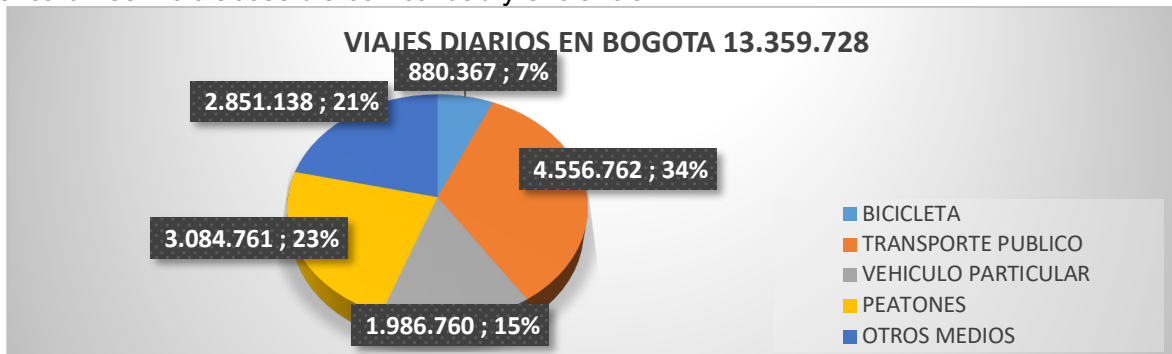
Acuerdo Distrital 257 de 2006, convoca a la Administración Distrital a promover la participación ciudadana en cada una de las etapas de la gestión pública, a fortalecer los espacios de interlocución e impulsar procesos de concertación entre los intereses ciudadanos y las iniciativas distritales. Asimismo, asigna al Sector Gobierno, Seguridad y Convivencia la misión de velar por la generación de espacios y procesos sostenibles de participación de los/as ciudadanos/as y las organizaciones sociales.

CONPES 3167- Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros.

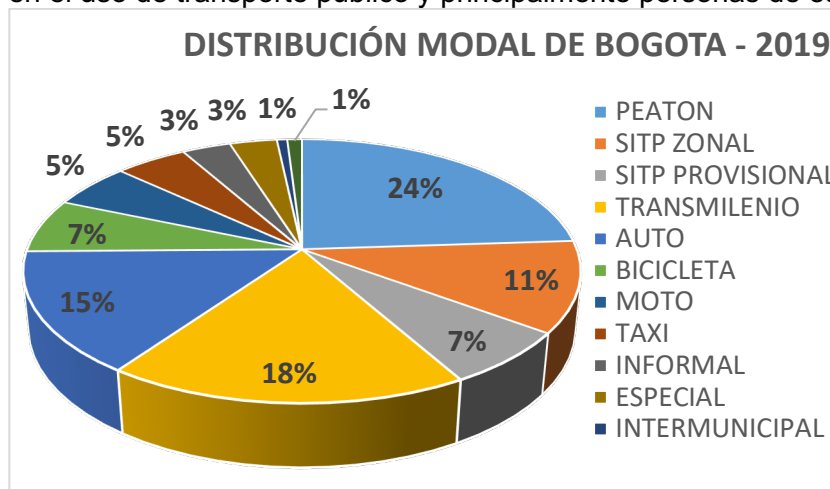
CONPES 4034 - Apoyo del gobierno nacional a la actualización del programa integral de movilidad de la región Bogotá - Cundinamarca (PIMRC).

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Según la Secretaria de Movilidad, en la Encuesta de movilidad de 2019 indica que solo en Bogotá diariamente las personas realizan **13.359.728** de viajes, de los cuales, **4.556.762** se realizan a través del servicio de transporte público, **1.986.760** en vehículos particulares, **3,084,761** son desplazamiento de peatones con recorridos de **15 a 30** minutos, **880.367** son por parte de bici usuarios y **2.851.138** usan otros medios, demostrando la demanda de transporte público que ofrezca un servicio accesible con calidad y eficiencia.



Distribución Modal. En la siguiente grafica permite observar específicamente los diferentes medios de mayor frecuencia que utilizan los bogotanos para movilizarse en la ciudad, indicando la mayor demanda en el uso de transporte público y principalmente personas de estratos 1,2y3.



FUENTE: DATOS INFORME ENCUESTA DE MOVILIDAD 2019.

De acuerdo con la gráfica un **36%** de las personas diariamente se desplazan en servicios de transporte público, utilizando prioritariamente el Transmilenio con un **18%**, el SITP Zonal con un **11%**, y el SITP Provisional con un **7%**, para algunos según los datos del Centro nacional de consultoría en el 2018, el **71.5%** de 2769 encuestados respondieron sentirse satisfechos en este

transporte, medio que ofrece una infraestructura aseada y ayuda a reducir los tiempos en los desplazamientos.

Sin embargo para otros pasajeros la percepción es negativa en las horas pico porque se ven obligados al uso con sobre cupo en sus diferentes medios, las personas se sienten insegura en su integridad física y preocupación por el hurto del objetos personales, en las estaciones sencillas e intermedias los usuarios se encuentran desorientados en el desplazamiento e intercambio de rutas, las personas con discapacidad, mujeres, niños y adultos mayores se siente agredidas en su espacio vital y tratados con indiferencia, se observa que en los portales, estaciones sencillas e intermedias no se logra establecer orden para que las personas cumplan con filas, el ingreso y salida de los articulados resulta conflictiva y de alto peligro, algunos informadores no cumplen su función ordenar, orientar y prevenir situaciones de riesgo, el acompañamiento de la policía es mínimo por lo tanto con facilidad se presenta todo tipo de colados por los torniquetes y puertas laterales, facilitando el ingreso de consumidores, habitantes de calle, vendedores, amigos de lo ajeno, quienes en bandas organizada hurtan, estimulan las agresiones, según datos por futuros urbanos indican que entre el 2018 y 2020, un total de 4.246 hurtos se presentaron en el sistema integrado de transporte público,- SITP; 8.814 ocurrieron al interior de los buses alimentadores y 16.841 en los articulados de Transmilenio. estos es una breve narrativa de la problemática de las personas que dependen del transporte actual, al cual están son obligados a usar como servicio público, hoy Transmilenio presenta la tarifa más costosa del transporte público en comparación con los medios como SITP provisional, e inclusive resulta más económico transportarse en un vehiculó particular usando plataforma; actualmente el transporte público es un servicio deficiente, inseguro y sin cultura ciudadana, el cual presenta demora en los portales, la carencia de las rutas alimentadoras, la falta en la conectividad SITP en el último kilómetro de recorrido de destino y sin la posibilidad de poder tener un interlocutor que responsa asertiva, eficaz y eficientemente ante la dificultades con el servicio.

En cuanto al transporte SITP provisional, Buses, Busetas y Microbuses se evidencia la carencia en el control por parte de la administración para garantizar que estos medios de transporte sean seguros, aseados e higienizados, que cumplan con el trazado de las rutas y paraderos, que traten a los usuarios con respeto y asertividad, que no excedan la capacidad de los vehículos y establezcan la prioridad a las mujeres embarazadas, personas con discapacidad, adultos mayores, madres y padres con niños. Igualmente se observa que unos automotores presentan deterioro en su interior, sillas rota o sucias, barandas o pasa manos sueltas, cables expuestos, claraboyas bloqueadas o dañadas, ante agresiones y hurtos no hay mecanismo de seguridad y protección, la comunicación con el conductor y/o ayudante es nula o reactiva, no es claro el mecanismo para establecer quejas, reclamos y soluciones ante las no conformidades del servicio.

Por otra parte en transporte de Taxi en algunos vehículos persiste la manipulación de los taxímetros, los vehículos están en malas condiciones mecánicas con emisión de gases en su interior, carente aseo, los usuarios están sujetos a la ruta que trace el conductor, en algunos casos no realizan el transporte porque no corresponde a la ruta que lleva el conductor, unos conductores fuman cigarrillo y/o sustancia psicotrópicas en los vehículos, hablan por teléfono, exceden la velocidad, no portan clara identificación en la planilla de servicio, si el usuario manifiesta su inconformidad con el servicio el trato es reactivo hacia los usuarios responden de manera, soez, amenazante y agresivos.

De acuerdo a las observaciones y no conformidades sobre los diferentes medios de transporte es pertinente que la Secretaria de movilidad, Transmilenio, SITP, Transmicables, los transportadores privados, SITP provisional, las empresas de servicio de taxis, los servicios de plataformas, las empresas de transporte que están en consolidación como Empresa Metro y Regiotram, para que se proyecte, verifique, diagnostiquen, reconozcan las necesidades, derechos y deberes de usuarios que dependen del transporte público para su movilidad, lo cual implica valora por segmentos de población según rango de edad, condición física y económica para garantizar la prestación de servicio con calidad que responda con la demanda y la necesidad de los diferentes grupos poblacionales, con el propósito de hacer del transporte público un servicio de excelencia y alta calidad en Bogotá, que ayude a mejorar la vida diaria en cada traslado, reduzca tiempos en los desplazamientos, las personas sienta ser protegido en su salud e integridad física, la calidad en el servicio debe generar en las personas progresivamente un sentido de pertenencia para que este se valoren, protejan y hagan un mejor uso de los diferentes medios.

Alcance de la iniciativa

Este proyecto de acuerdo propone construir e implementar en todos los medios de transporte una política de cultura de servicio con estándares de calidad, la cual centre su atención en el usuario, garantizando un trato respetuoso, amable con orientación asertiva y eficaz, igualmente debe promover la corresponsabilidad con el adecuado uso de la infraestructura, el reconocimiento de las personas en su vulnerabilidad, el fomento de habilidades sociales y prosociales entre las personas, conductores, servidores y operarios de los diferentes medios de transporte, asegurar espacios de dialogo y escucha para el adecuado tratamiento de conflictos, la protección y la seguridad compartida, del mismo modo gestionara su implementación a través de los planes de capacitación en la estructura jerárquica de cada entidad.

- a) Desarrollo de una política de cultura de servicio, calidad, adecuado uso de la infraestructura y corresponsabilidad ciudadana en los diferentes medios de transporte público distrital.
- b) Fomentara de la participación en la construcción de la política de cultura de servicio calidad, el adecuado uso de la infraestructura y la corresponsabilidad ciudadana, para lo cual es necesario involucra a las veedurías ciudadanas, las empresas públicas y privadas, las universidades, propiciando espacios de análisis, discusión, dialogo, partición y concertación con los usuarios, las comunidades, la población vulnerables y los vendedores ambulantes, con el propósito de identificar necesidades, problemáticas y proyectar posibles soluciones.
- c) Implementar la política de cultura de servicio a través de los sectores de movilidad, educación, cultura y seguridad con el propósito de movilizar paradigmas y formar patrones de conducta en el uso de los diferentes medios de transporte en Bogotá, que le permita a los ciudadanos niños, adultos y mayores desarrollar un valor, sentido de corresponsabilidad principalmente por las personas y en consecuencia proteger la infraestructura publica
- d) Generar valor al patrimonio público y al uso de su infraestructura, es pertinente construir con las comunidades y organizaciones vecinales, acuerdos y procedimiento para el adecuado uso de los

componentes como: Portales, estaciones sencillas e intermedias y de los diferentes medios transporte actuales y en construcción del sistema de transporte público y privado de Bogotá.

- e) Establecer estándares de calidad, corresponsabilidad medibles y verificables en los diferentes medios de transporte de Bogotá: la implementación y apropiación de la cultura requiere de una medición semestral con el propósito de ajustar indicadores de procesos, procedimientos y estrategias en el servicio prestado en los diferentes medios de transporte para garantizar una mejora continua hasta alcanzar la satisfacción de la ciudadanía.

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.

Adicionalmente, En este punto es de resaltar, que la Honorable Corte Constitucional mediante Sentencia C- 911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

En conclusión, el impacto fiscal del presente proyecto de acuerdo en nada modifica el marco fiscal de mediano plazo presentado por la Administración Distrital.

Cordialmente,

Firmas:

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá - Autor
Colombia Justa Libres

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal y Vocero de Bancada
Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL FOMENTO DE UNA POLITICA DE CULTURA DE SERVICIO, USO Y CORRESPONSABILIDAD Y BIOSEGURIDAD EN LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE PERSONAS EN BOGOTÁ”.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. Objeto: Establecer los lineamientos técnico para el desarrollo de una política que fomente una cultura de servicio, el buen uso, la corresponsabilidad y bioseguridad en el Transporte Publico, como: Transmilenio, Transmicables, SITP, Buses, Busetas, Microbuses, Taxis, Empresa metro, servicio de micromovilidad, servicio de plataformas, bicitaxis eléctricos, Regiotram, otros; cuyo propósito sea promover la atención centrada en los usuarios, la calidad en el servicio, un uso con corresponsabilidad ciudadana, la apropiación de habilidades sociales y prosociales, el tratamiento de conflictos, la protección y la seguridad compartida.

ARTÍCULO SEGUNDO: La administración distrital en cabeza de la Secretaria de Movilidad, gestionara y coordinara las acciones con Transmilenio S.A, la Empresa Metro y las empresas privadas que prestan servicios de transporte pasajeros, para trazar los lineamientos técnico y jurídicos en el desarrollo de una política de cultura de servicio, el buen uso de la infraestructura, la corresponsabilidad ciudadana y la bioseguridad en el Transporte Publico de Bogotá.

ARTÍCULO TERCERO. ALCANCE: Este proyecto de acuerdo propone construir e implementar en todos los medios de transporte una política de cultura de servicio con estándares de calidad, la cual centre su atención en el usuario, garantizando un trato respetuoso, amable con orientación asertiva y eficaz, igualmente debe promover la corresponsabilidad con el adecuado uso de la infraestructura, el reconocimiento de las personas en su vulnerabilidad, el fomento de habilidades sociales y prosociales entre las personas, conductores, servidores y operarios de los diferentes medios de transporte, asegurara espacios de dialogo y escucha para el adecuado tratamiento de conflictos, la protección y la seguridad compartida, del mismo modo gestionara su implementación a través de los planes de capacitación en la estructura jerárquica de cada entidad.

Tópicos generativos:

- a. Realizar a través de un diagnóstico las necesidades, las no conformidades y oportunidades de mejora con los usuarios, conductores, operarios, informadores en los diferentes servicios de transporte en Bogotá.
- b. Desarrollo de una política de cultura de servicio, calidad, adecuado uso de la infraestructura y corresponsabilidad ciudadana en los diferentes medios de transporte público distrital.

- c. Fomentar de la participación en la construcción de la política de cultura de servicio calidad, el adecuado uso de la infraestructura y la corresponsabilidad ciudadana, para lo cual es necesario involucra a las veedurías ciudadanas, las empresas públicas y privadas, las universidades, propiciando espacios de análisis, discusión, dialogo, partición y concertación con los usuarios, las comunidades, la población vulnerable y los vendedores ambulantes, con el propósito de identificar necesidades, problemáticas y proyectar posibles soluciones.
- d. Implementar la política de cultura de servicio a través de los planes de capacitación en los sectores de movilidad, educación, cultura y seguridad, con el propósito de movilizar paradigmas y patrones de conducta en el uso de los diferentes medios de transporte en Bogotá.
- e. Generará valor al patrimonio público y al uso de su infraestructura, es pertinente construir con las comunidades y organizaciones vecinales, acuerdos y procedimiento para el adecuado uso de los componentes como: Portales, estaciones sencillas e intermedias y de los diferentes medios transporte actuales y en construcción del sistema de transporte público y privado de Bogotá.

ARTÍCULO CUARTO. Indicadores de gestión y desarrollo: Establecerá estándares de calidad y corresponsabilidad medibles y verificables en los diferentes medios de transporte de Bogotá que permita el seguimiento a la implementación y apropiación de la cultura, la cual requiere de una medición semestral con el propósito de ajustar indicadores de procesos, procedimientos y estrategias en el servicio prestado en los diferentes medios de transporte, asegurando la mejora continua.

ARTÍCULO QUINTO: Implementación. El presente acuerdo establece un plazo de doce (12) meses para la implementación del fomento de una política de cultura de servicio, uso y corresponsabilidad y bioseguridad en los diferentes sistemas de transporte personas en Bogotá Distrito Capital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D. C. a los _____ días del mes de _____ de 2022

PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo, tiene como propósito establecer nuevos lineamientos para el fortalecimiento del registro bici en Bogotá, D.C., con el objetivo de establecer un número diferenciado vehicular para la identificación, control y monitoreo de este tipo de vehículos no motorizados que circulan a lo largo de la red de ciclo rutas y vías que integran la ciudad.

El presente proyecto de acuerdo, permitirá identificar, registrar y llevar un seguimiento de bici ubicadas dentro de la capital, logrando que las instituciones distritales tanto como de movilidad y seguridad, cuenten con una mayor capacidad de ubicación e identificación de las bicicletas hurtadas. A su vez, permite que los ciudadanos usuarios de este medio de transporte alternativo, cuenten con un documento probatorio como herramienta de denuncia mucho más efectiva, la cual se traduce directamente en una mejor coordinación con las autoridades competentes para combatir los índices de inseguridad en materia de movilidad al interior de la capital de la República.

II. ANTECEDENTES

Durante el inicio del año 2014, se establecieron mesas de trabajo compuestas por organizaciones de usuarios de bicicletas del Distrito Capital y el ex Concejal Carlos Roberto Sáenz, dejando como resultado un borrador de Decreto Distrital que traía a colación, entre otras cosas, la importancia de crear un Registro único de Bicicletas a nivel Distrital como estrategia para combatir los hurtos y la venta ilegal de bicicletas robadas en la ciudad. Este borrador de trabajo fue presentado ante la Secretaría de Gobierno, sin embargo, en su momento su implementación y sanción quedó temporalmente aplazada.

Ya para el año 2017 Se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá D.C., para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el distrito capital. Mediante Acuerdo 674 de 2017 del Concejo de Bogotá D.C.

Razón por la cual consideramos pertinente fortalecer esta iniciativa del concejo de Bogotá, con la tarjeta única de propietario y la instalación de un microchip, ya que las autoridades actualmente no cuentan con un instrumento de rastreo efectivo que les permita localizar fácilmente las bicicletas hurtadas.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con el Decreto 190 de 2004, Artículos 18 y 19, el Sistema de Movilidad, es un componente de la estructura funcional y de servicios, e integra de manera jerarquizada e

interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

- **Transporte en bicicleta: Movilidad urbana sostenible frente al Covid-19.**

Desde su inicio, en China, la pandemia del coronavirus COVID-19 ha provocado la muerte de más de 450 mil personas y ha contagiado a más de 8,3 millones en todo el mundo, muchas de las cuales residen en grandes centros urbanos. Autoridades en distintos países, a nivel local y gubernamental, han adoptado medidas que reducen los eventuales efectos negativos producidos por el aumento del uso del automóvil en zonas urbanas, así como, el distanciamiento físico y el volumen de pasajeros en el transporte público.

Así, para generar una mayor movilidad de las bicicletas en el transporte urbano España ha ampliado las zonas para ciclistas y fomentado su uso compartido; Colombia ha expandido las ciclo vías y reemplazados puentes peatonales por pasos a nivel con estaciones del sistema de bicicletas públicas; Bélgica ha reconvertido espacios utilizados por automóviles en zonas de reunión y Unión Europea ha expandido las ciclo vías y reconvertido km. para el ciclismo.

Por otra parte, se ha impulsado paquetes con ayuda financiera para el desarrollo e impulso de la movilidad urbana sostenible para el transporte en bicicleta. Francia ha destinado ayuda financiera a reparación de bicicletas, instalación de estacionamientos y habilitación de ciclo vías temporales; Reino Unido apoyo económico para nuevas ciclo vías, habilitación de éstas en carreteras y expansión de las ya existentes y Unión Europea para apoyar inversiones en ciclismo.

Finalmente, se incluye la promoción del uso de la bicicleta por parte de OMS Europa, la habilitación de datos del impacto del COVID-19 en el transporte público por parte de UNECE e iniciativas desarrolladas en Chile.

- **Organismos internacionales**

La Organización Mundial de la Salud para Europa, OMS Europa (World Health Organization. Regional Office for Europe), señala, que si bien, las ciudades de todo el mundo están introduciendo una amplia gama de medidas para limitar los contactos físicos para prevenir y frenar la pandemia de COVID19, muchas personas necesitan moverse por las ciudades para llegar a sus lugares de trabajo, satisfacer sus necesidades diarias esenciales o brindar asistencia a personas vulnerables. Por lo mismo, hace un llamado para que siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar. Esto proporciona distanciamiento físico mientras lo ayuda a cumplir con los requisitos mínimos para la actividad física diaria, que puede ser más difícil debido al aumento del teletrabajo y al acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas

Por su parte, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) a través de su Comité de Transporte Interior y el Programa

Panuropeo de Salud y Medio Ambiente del Transporte (The Transport, Health and Environment PanEuropean Programme, THE PEP)⁸ impulsa la conectividad inteligente y la movilidad sostenible.

Para apoyar la recuperación sostenible post COVID-19, la Comisión pone a disposición datos de transporte terrestre¹⁰, tales como, número de pasajeros y número de pasajeros por km. a nivel ciudad (incluido el transporte público, el tráfico de la red de carreteras y ferrocarriles, el transporte de carga interior, los registros de vehículos, la seguridad vial), así como, el tráfico marítimo y/o portuario, producido a corto plazo y que proporciona información sobre el impacto del coronavirus en los sistemas de transporte. Además, liberó un conjunto de datos¹¹ con cifras, a nivel ciudad, de las redes de metro y tranvía de más de 140 ciudades que permite hacer un seguimiento al transporte público para aportar evidencia a la toma de decisiones.

Con la disponibilidad de datos, es posible observar lo que sucede en la ciudad de Nueva York, que “mientras el tráfico de vehículos disminuye, el ciclismo aumenta”¹². Durante marzo de 2020 y después del estímulo del alcalde para evitar que el transporte público colapsara, el ciclismo tuvo un aumento significativo de un 50%.

Ciudades C40 (C40 Cities), es una red internacional que reúne a noventa y seis alcaldes de todo el mundo constituyó el Grupo de Trabajo de Recuperación C40 COVID-19 (C40 COVID-19 Recovery Task Force) que impulsa la movilidad activa (caminata y ciclismo). El 7 de mayo, treinta y ocho alcaldes – entre ellos el Intendente de Santiago, Felipe Guevara– firmaron el manifiesto No volver a los negocios como de costumbre: los alcaldes se comprometen con la recuperación económica de COVID-19 (“No return to business as usual”: mayors pledge on covid-19 economic recovery) que considera entre otras medidas, la expansión de ciclovías.

Por último, C40 tiene un Centro de Conocimiento (Hub Knowledge) donde se comparten conocimientos y recursos prácticos de “ciudades líderes en el ámbito climático”¹⁶, directrices para la implementación que permiten poner en marcha y replicar experiencias exitosas. Una de las guías es Priorizar a ciclistas y peatones para una recuperación más segura y fuerte (Prioritising cyclists and pedestrians for a safer, stronger recovery)¹⁷ proporciona implementaciones en países de Europa y Latinoamérica.¹

1 Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

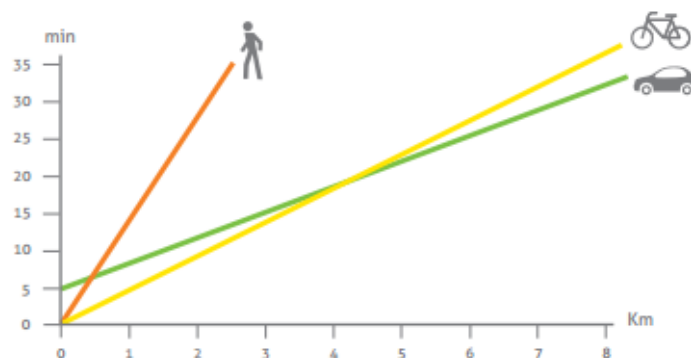
- **El papel de la bicicleta en la movilidad urbana**

Para hacerle frente a los actuales retos de la movilidad urbana en Latinoamérica, relacionados con la falta de una fuerte estructura integral de malla vial, el aumento de las congestiones producto de una mayor presencia de vehículos automotores dentro de las vías, los problemas ambientales derivados de procesos de contaminación, y las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura disponible para el desplazamiento al interior de las ciudades; la bicicleta se convierte en “una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. Impulsar el uso de la bicicleta (...) otorga la posibilidad de transformar nuestras ciudades en sitios de alta competitividad”².

Está claro que toda inversión por parte de los tomadores de decisiones públicas, destinada a fortalecer la movilidad de los ciudadanos en bicicleta como modo de transporte alternativo en las ciudades, “está directamente relacionada con una inversión positiva para la movilidad, la salud, la seguridad vial, el medio ambiente, el desarrollo económico y la calidad de vida”³.

En el caso de los tiempos de desplazamientos dentro de las ciudades, la relación entre vehículos motorizados y bicicletas por trayecto urbano es muy similar (Figura 1):

Comparación del tiempo necesario para realizar un trayecto urbano por modo de transporte



Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>







Por su parte, el uso de la bicicleta permite mejorar el uso del espacio público vial (Figura 2), ya que “la circulación y el estacionamiento de bicicletas necesita una superficie mucho menor que la de los automóviles y, por lo mismo, también se limita la invasión al paisaje derivada de la infraestructura y su uso”⁴.

² En: “La movilidad en bicicleta como política pública” (2011).

<http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>, pp. 44.

³ Ídem.

⁴ Ídem.

Modo de transporte	Velocidad promedio	% Capacidad utilizada	Área necesaria para transitar
	5 Km/hr		0.80 m ² / persona
	10 Km/hr		3.00 m ² / persona
	40 Km/hr	↑ (100%)	20.00 m ² / persona
		↑ (33%)	60.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	9.80 m ² / persona
		↑ (33%)	28.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	4.00 m ² / persona
		↑ (33%)	12.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	3.20 m ² / persona
		↑ (33%)	9.60 m ² / persona

Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>.

Otra de las ventajas identificadas en aquellas grandes urbes que promueven campañas en favor del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad, tiene que ver con la percepción social de contar con ciudades mucho más seguras, equitativas y vanguardistas. En ese sentido, cuando los tomadores de decisiones públicas crean todo un conjunto de herramientas de gestión, relacionadas con sistemas de información unificados y espacios públicos destinados exclusivamente a proteger los ciclistas que ruedan por la malla vial

(...) se construye un sistema cívico de seguridad informal que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto. Además, transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público⁵.

- **Bogotá y el uso de la Bicicleta**

Cada día son más los usuarios de bicicleta en la capital del país, el Distrito viene trabajando en la transformación de los sistemas viales que integran la movilidad de la ciudad, para hacer de esta, un derecho común para todos sus usuarios.

El 6 de agosto de 2018 mediante el decreto 456 de 2018, el exalcalde Peñalosa declaró a la ciudad como 'Capital Mundial de la Bicicleta'. En este documento se adoptaron disposiciones para incentivar el uso de ese medio de transporte en el Distrito, articulándola con el Plan de Desarrollo.

Hoy Bogotá tiene la red más grande de estas vías de América Latina, con 635 kilómetros de extensión entre ciclorutas y carriles cegregados, por encima de importantes ciudades como Santiago (300 kilómetros), Ciudad de México (140), Río de Janeiro (320) y Lima (150), según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

⁵ Ídem.



Un estudio de la Universidad Libre en el 2018, reveló que en la capital 835.000 habitantes usan La bicicleta como medio de transporte para movilizarse.

Respecto a los motivos de viaje de los bogotanos, la mayoría de estos, cerca del 68%, se hacen por trabajo, 20% por estudio y 12% para encontrarse con otra persona. Por ocupación, el 36,6% de los biciusuarios son trabajadores dependientes, el 29,5% contratistas o independientes, el 17,9% estudiantes de colegio y el 16% universitarios.

Año 2018

Viajes por trabajo	68%	
Viajes por Estudio	20%	
Viajes para cumplir una cita con otra persona	12%	
Viajes por ocupación	36,6%	Trabajadores dependientes
	29,5%	Trabajadores independientes
	17,9	Estudiantes de Colegio
	16%	Universitarios

Fuente: <https://www.portafolio.co/economia/el-68-de-los-viajes-que-se-hacen-en-bici-en-bogota-son-por-trabajo-518622>

Para el año 2019, según informe de la secretaría Distrital de Movilidad, utilizaron la bicicleta 420.865 biciusuarios y se realizaron 880.367 viajes. 45.367 viajes mas por día que el año inmediatamente anterior.

Año 2019

MOVILIZACIONES EN BICICLETA EN BOGOTA 2019				
Sexo	Viajeros	viajeros %	viajes	Viajes %
Hombres	316,266	75%	667,708	76%
Mujeres	104,599	24,90%	212,660	24,20%
Total, General	420,865	100%	880,367	100%

Fuente: EODH elaboración – DIM - SDM

Según declaraciones de la Alcaldesa Claudia López, durante un conversatorio en el Tiempo el pasado 28 de septiembre del 2020 afirmó que; antes de la pandemia el 6.6% de los viajes en Bogotá se hacían en bicicleta y que hoy en día y en plena pandemia aumentó un 13% de viajes, duplicando en solo 7 meses en porcentaje el número de viajeros en Bogotá. Recalcando que la pandemia le ha traído a la capital colombiana una gran apuesta a través de su nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que consiste en cambiar la grilla de la manera como se hace la ciudad, donde la prioridad serán los peatones y los ciclistas por medio de corredores verdes, donde se redistribuya el espacio vial de la ciudad de una manera equitativa.

Según una encuesta de movilidad de 2019, en un día típico, los habitantes de Bogotá realizan 880,367 viajes en bicicleta.

Localidad del hogar	Viajes Bicicleta
BOSA	174.953
SUBA	133.871
KENNEDY	132.986
ENGATIVÁ	121.544
CIUDAD BOLÍVAR	53.376
USAQUÉN	50.012
FONTIBÓN	41.555
PUENTE ARANDA	31.288
RAFAEL URIBE URIBE	29.303
TEUSAQUILLO	19.113
BARRIOS UNIDOS	18.924
TUNJUELITO	18.628
SAN CRISTÓBAL	12.751
LOS MÁRTIRES	9.366
CHAPINERO	8.810
USME	8.308
ANTONIO NARIÑO	6.777

Secretaría Distrital de Movilidad
 Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195

P.

Así las cosas, el 25 febrero, 2021 La primera autoridad de Bogotá, Claudia López, junto al secretario Distrital de Movilidad, presentaron la Política Pública de la Bicicleta que asegura recursos por \$2,2 billones para la ejecución de proyectos bici hasta el año 2039.

- **Política Pública de la Bicicleta - Bogotá**

Para la construcción de la Política Pública de la bici, **se desarrollado 755 escenarios de diagnóstico**, teniendo encuentros territoriales, encuentros focales, más de 45 mesas de trabajo con todos los participantes y este es el resultado: una política pública consolidada a 18 años”.

Cumpliendo con todas las fases de formulación de la Política Pública, a través de la participación ciudadana, y con el trabajo articulado de ocho sectores y 20 entidades de la Administración Distrital, la Política estableció cinco objetivos estratégicos:

1. **Optimizar las condiciones de seguridad personal para los ciclistas, para lo cual se implementará una estrategia integral de prevención de violencias y delitos en ciclorrutas priorizadas.**
2. Diseñar estrategias de comunicación y cultura ciudadana para la mitigación de siniestros viales con ciclistas, mejorando su seguridad vial.
3. Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas ampliando e interconectando la red de ciclorrutas, aumentando el número de cupos de ciclo parqueaderos y ofreciendo una serie de servicios como el sistema de bicicletas compartidas.
4. Buscar que la bici sea para todas y todos, por lo que se implementarán programas y campañas de promoción para que más mujeres, niñas, niños y jóvenes usen este medio de transporte sostenible. Se adoptará la cultura de la bicicleta como patrimonio inmaterial de la ciudad y se fortalecerán los lazos con la región.
5. Fortalecer las actividades económicas entorno a la bici generando programas de formación que respondan a la demanda en términos de fabricación, mantenimiento e innovación del sector de la bicicleta.

En este sentido según la Administración Distrital, La Política Pública de la Bicicleta tiene como eje transversal la inclusión efectiva de acciones que garanticen mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, pues **según la encuesta de movilidad 2019, solo el 24% de los viajes diarios en bici son realizados por mujeres.**⁶

- **Panorama del hurto de bicicletas en Bogotá**

Según un informe presentado por el Centro de Pensamientos Urbanos, en Bogotá:

- ✓ El hurto de bicicletas ocupa el 3er bien más hurtado a los bogotanos,
- ✓ En 2020 representaron el 13% del total de hurtos (8.023 casos),
- ✓ En los últimos 3 años el hurto de bicicletas aumentó un 42%,
- ✓ En promedio se hurtan 22 bicicletas al día,
- ✓ 8 de cada 10 víctimas son hombres,
- ✓ La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco,

6

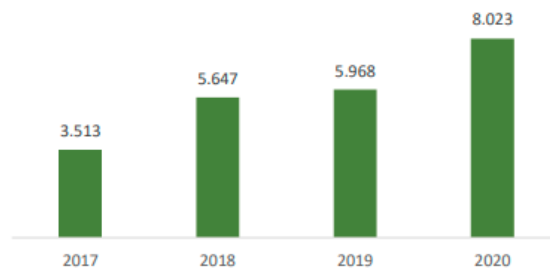
Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

- ✓ 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento
- ✓ un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años,
- ✓ El pico más alto de hurtos de bicicletas se registra entre las 3 am y 6 am (2.002 casos).

Gráfica N° 1 Hurto a bicicletas 2016-2020



Fuente: Secretaria Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- ✓ En la mayoría de las localidades ha aumentado el hurto de bicicletas en los últimos 2 años.
- ✓ Preocupa el incremento de casos en las localidades de Usme (+140%), San Cristóbal (+105%), Antonio Nariño (+102%) y Puente Aranda (+89%).

Tabla N° 1 Hurto a bicicletas 2019-2020

Localidad	2019	2020	variación
Antonio Nariño	98	198	102%
Barrios unidos	395	396	0%
Bosa	621	1.024	65%
Candelaria	28	41	46%
Chapinero	432	364	-16%
Ciudad bolívar	176	324	84%
Engativá	1.265	1.622	28%
Fontibón	647	730	13%
Kennedy	1.170	1.805	54%
Los mártires	180	255	42%
Puente Aranda	257	487	89%
Rafael Uribe Uribe	158	254	61%
San Cristóbal	66	135	105%
Santa fe	159	226	42%
Suba	1.139	1.463	28%
Sumapaz	0	0	0
Teusaquillo	511	475	-7%
Tunjuelito	145	236	63%
Usaquén	636	665	5%
Usme	42	101	140%
Sin localizacion	4	1	-75%
Bogotá	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaria Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

Según este informe el Ranking de las localidades donde más hurtan bicicletas en la ciudad (consolidado 2019-2020) fue en:

1. Kennedy (16%) – 2.975 casos
2. Engativá (15%) – 2.887 casos
3. Suba (14%) – 2.602 casos

4. Bosa (9%) – 1.645 casos
5. Usaquén (7%) – 1.301 casos

Modalidades de hurto:

- La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco
- 1 de cada 3 casos obedece a un factor de oportunidad (31%)
- 11% de los hurtos se cometieron bajo la modalidad de halado

Tabla N° 2 Hurto a bicicletas según arma empleada 2019-2020

ARMA EMPLEADA	2019	2020	variación
Arma blanca / cortopunzante	1.762	3.387	92%
Arma de fuego	298	1.290	333%
Contundentes	279	581	108%
Escopolamina	10	50	400%
Llave maestra	97	130	34%
Palancas	110	142	29%
Sin empleo de armas	5.573	5.222	-6%
Total	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- Cerca de la mitad de los hurtos fue cometidos sin empleo de armas (48%)
- 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años
- Preocupa el aumento de armas en general para la comisión de delitos contra ciclistas⁷

⁷ (Urbanos, 2021)

Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

Adicionalmente, según la SDSCJ el registro de denuncias de hurto de bicicletas para la vigencia 2019 a septiembre fue de 5,900 y para el 2020 de 7,993 mostrando una diferencia de 2,093 registros y un aumento del 35%. En relación con la distribución de género, se encuentra que para 2020 el 80% de los hurtos tuvieron como víctimas a hombres y el 20% mujeres.

Tabla 8. Hurto a Ciclistas 2015 - 2020

Vigencia	Número de hurtos
2015	1,774
2016	1,977
2017	3,133
2018	7,919
2019	7,995
2020*	9,021

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá.

* Con corte a octubre 2020

Realmente es preocupante el aumento constante de hurtos de bicicletas en la ciudad pasando de 1.774 en el 2015 a 9.021 para el 2020.

IV. FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 1º.- 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 24º.- 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.

(...)

MARCO LEGAL

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

(...)

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías (Subrayado fuera del texto).

Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO 319 DE 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.

Artículo 8 Objetivos.

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

(...)

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

(...)

Artículo 26. La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

DECRETO 397 DE 2010. Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital.

Artículo 16. Líneas de acción. Son líneas de acción del Eje de Infraestructura Vial para la Movilidad Segura, las siguientes:

1. Infraestructura vial para la movilidad segura. Ejecución de acciones que conduzcan a la adecuación y el mejoramiento de la infraestructura vial en la escala local y urbana, la señalización y la recuperación del espacio público, como parte de las acciones para la mitigación de la accidentalidad de los usuarios. De igual forma se armonizarán las condiciones del tráfico, la función de la vía, los aspectos geométricos y de infraestructura, con las actividades y usos del suelo adyacente y la consistencia y homogeneidad en los diseños de todo tipo de infraestructura para la movilidad: tanto peatonal como vehicular y para bicicletas.

(...)

Artículo 18. Línea de acción. Es línea de acción del Eje de Protección a Usuarios Vulnerables, la siguiente:

Seguridad vial para usuarios vulnerables. Desarrollo de programas dirigidos hacia la movilidad segura de los usuarios vulnerables buscando su protección por medio de acciones sobre la infraestructura y los equipos en el sistema de transporte.

(...)

3. Programa de circulación segura de bicicletas y motocicletas. Se desarrollarán proyectos que mejoren las condiciones de circulación y seguridad del ciclo-usuario y de los motociclistas. Este programa estará en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

DECRETO 596 DE 2014. Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital

Artículo 1°.- Adopción. Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclistas de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

El Sistema de bicicletas públicas tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

(...)

Artículo 4°.- Principios de implementación: La Secretaría Distrital de Movilidad desplegará las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

4.1 El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que atienda las necesidades de viajes cortos intrazonales e interzonales, genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para éste tipo de desplazamientos.

4.2 Se estimulará una movilidad urbana limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos

4.3 Se velará por el mantenimiento y promoción del espacio público en condiciones de calidad y debido aprovechamiento económico, de acuerdo con las normas que rigen la materia.

4.4 Se integrarán todas las acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos de la ciudad, las cuales se implementarán en forma armónica y coordinada con el SBP, bajo la dirección y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.5 La Secretaría de Movilidad diseñará políticas de seguridad, protección, prelación y fomento del uso de la bicicleta pública para el ciclistas.

Artículo 5°.- Accesibilidad. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

DECRETO 790 DE 2018 Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 "Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital"

DECRETO 128 DE 2020 Por medio del cual se establecen medidas transitorias y complementarias para el manejo de los riesgos derivados de la pandemia por Coronavirus COVID-19 en el Distrito Capital y se toman otras determinaciones

DECRETO 242 DE 2021 Por medio del cual se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones

RESOLUCIÓN 019 DE 2019 Por medio de la cual se reglamenta el parágrafo 2 del artículo 7 del Decreto Distrital 790 de 2018 en lo relativo a las características, procedimiento y demás

especificaciones del dispositivo de identificación de bicicletas en el marco del Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas

ACUERDO 489 DE 2012. POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ D.C. 2012-2016. BOGOTÁ HUMANA.

Artículo 28. Programa de Movilidad Humana. Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias que afectan especialmente a las niñas, los niños y adultos mayores. Esta prioridad además ayudará a disminuir los niveles de accidentalidad.

Mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio, y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional; con las redes de ciclorrutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta.

(...)

11. Movilidad humana informando y participando. La interacción entre los ciudadanos y el Programa de Movilidad Humana es fundamental y deberá ser permanente. Como soporte a esta actividad la información es uno de los insumos a partir de los cuales se construirá y fortalecerá esta interacción. En respuesta a esta demanda, se formularán proyectos asociados con tecnología y producción de información los cuales en su estructuración incorporan componentes enfocados a la creación o mejoramiento de los canales de comunicación, uso de programas libres e interacción que buscan fortalecer el vínculo entre la Secretaría y la ciudadanía en general.

ACUERDO 674 DE 2017 Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, reglamentará y promoverá el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital.

(...)

DOCUMENTO CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. "POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039"

1. “Más seguridad personal” - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

El primer objetivo de la política: “Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá” responde a las siguientes variables identificadas en relación con la situación problemática:

- Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.

Los cuales son parte del factor estratégico Seguridad Personal, así como del eje transversal Enfoque de Género.

A través de este objetivo se busca mejorar de manera sustancial la seguridad de las y los ciclistas de la ciudad con una perspectiva de género, ya que tanto en la Fase de Agenda Pública, como en la Fase de Formulación fue uno de los aspectos más reiterados en los talleres con la ciudadanía. Los resultados asociados son:

1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas. Este resultado se define teniendo en cuenta que ha sido un flagelo creciente para la ciudadanía, y que desde la SDSCJ en articulación con la SDM se vienen coordinando esfuerzos con la Fiscalía, la Policía y otras entidades en el marco del Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá "La Bici nos Mueve con Seguridad" para adelantar acciones de prevención y protección.

1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido

Este producto apunta a la consolidación del Registro Bici Bogotá creado por el Acuerdo Distrital 674 de 2017 y reglamentado a través del Decreto Distrital 790 de 2018. De esta manera se busca contar con un registro de las bicicletas de la ciudad que permita identificar bicicletas robadas para desincentivar su comercialización y facilitar la devolución a sus dueños cuando sean recuperadas.

Dentro de las actividades a desarrollar, se busca que las unidades productivas que se encuentren en el clúster de la bicicleta incluyan en sus procesos de ventas el programa de registro bici, como un requisito para la venta de bicicleta, para garantizar que en adelante las bicicletas nuevas se encuentren registradas automáticamente en Registro Bici Bogotá

(...)

PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL 2020 -2024 UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA EL SIGLO XXI

Artículo 108. Registro Obligatorio de bicicletas. Con el fin de que las autoridades cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bogotá, el registro del que trata el artículo 1o del Decreto 790 del 2018 será de carácter obligatorio.

Los propietarios de bicicletas no registradas contarán con doce (12) meses contados a partir de la entrega en vigencia del presente Acuerdo para hacer el registro.

La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico coordinará con el gremio de distribuidores y comercializadores para registrar bicicletas antes de su comercialización.

La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia establecerán los mecanismos necesarios para facilitar el registro de las bicicletas por parte de sus propietarios.

DECRETO N° 242 (02 de julio de 2021) “Por medio del cual se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones

V. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

*La presente iniciativa, se enmarca dentro de las competencias dispuestas por el **Decreto 1421 De 1993**, numerales 1, 19 y 25 del artículo 12:*

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

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

(...)

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

VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Cordialmente,

Firmas,

Marco Acosta Rico - Autor
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

Emel Rojas Castillo
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres.
Vocero de Bancada

PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las conferidas por los artículos 313 y 322 de la Constitución Política y el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y la Agencia Ágata, reglamentará, promoverá y creará el inventario de propietarios de bicicletas como parte del actual Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los ciclistas en el Distrito Capital.

PARÁGRAFO. Cada registro del inventario de propietarios de bicicletas deberá contener la siguiente información:

- Nombre del Propietario y número de identificación
- Nacionalidad
- RH
- Manifiesto de importación y/o Numero de la factura
- Número del Marco
- Numero de serial Registro Bici
- Color
- Marca

ARTÍCULO 2. Toda venta de bicicleta nueva o usada deberá ser registrada ante el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas incluido el inventario único de propietarios.

ARTÍCULO 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, incluirán en el Registro Bici:

- a. Un curso básico de movilidad en bicicleta
- b. Un instructivo que contenga el paso a paso en caso de hurto
- c. Un Link de consulta de denuncias de bicicletas hurtadas

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y Secretaría de Desarrollo Económico, promoverá estrategias de comunicación para informar a los comerciantes y ciclistas sobre los beneficios que se derivan del presente acuerdo de la ciudad.

ARTÍCULO 5. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 195 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo, tiene como propósito establecer nuevos lineamientos para el fortalecimiento del registro bici en Bogotá, D.C., con el objetivo de establecer un número diferenciado vehicular para la identificación, control y monitoreo de este tipo de vehículos no motorizados que circulan a lo largo de la red de ciclo rutas y vías que integran la ciudad.

El presente proyecto de acuerdo, permitirá identificar, registrar y llevar un seguimiento de bici ubicadas dentro de la capital, logrando que las instituciones distritales tanto de movilidad y seguridad, cuenten con una mayor capacidad de ubicación e identificación de las bicicletas hurtadas. A su vez, permite que los ciudadanos usuarios de este medio de transporte alternativo, cuenten con un documento probatorio como herramienta de denuncia mucho más efectiva, la cual se traduce directamente en una mejor coordinación con las autoridades competentes para combatir los índices de inseguridad en materia de movilidad al interior de la capital de la República.

II. ANTECEDENTES

Durante el inicio del año 2014, se establecieron mesas de trabajo compuestas por organizaciones de usuarios de bicicletas del Distrito Capital y el ex Concejal Carlos Roberto Sáenz, dejando como resultado un borrador de Decreto Distrital que traía a colación, entre otras cosas, la importancia de crear un Registro único de Bicicletas a nivel Distrital como estrategia para combatir los hurtos y la venta ilegal de bicicletas robadas en la ciudad. Este borrador de trabajo fue presentado ante la Secretaría de Gobierno, sin embargo, en su momento su implementación y sanción quedó temporalmente aplazada.

Ya para el año 2017 Se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá D.C., para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el distrito capital. Mediante Acuerdo 674 de 2017 del Concejo de Bogotá D.C.

Razón por la cual consideramos pertinente fortalecer esta iniciativa del concejo de Bogotá, con la tarjeta única de propietario y la instalación de un microchip, ya que las autoridades actualmente no cuentan con un instrumento de rastreo efectivo que les permita localizar fácilmente las bicicletas hurtadas.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con el Decreto 190 de 2004, Artículos 18 y 19, el Sistema de Movilidad, es un componente de la estructura funcional y de servicios, e integra de manera jerarquizada e

interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

- **Transporte en bicicleta: Movilidad urbana sostenible frente al Covid-19.**

Desde su inicio, en China, la pandemia del coronavirus COVID-19 ha provocado la muerte de más de 450 mil personas y ha contagiado a más de 8,3 millones en todo el mundo, muchas de las cuales residen en grandes centros urbanos. Autoridades en distintos países, a nivel local y gubernamental, han adoptado medidas que reducen los eventuales efectos negativos producidos por el aumento del uso del automóvil en zonas urbanas, así como, el distanciamiento físico y el volumen de pasajeros en el transporte público.

Así, para generar una mayor movilidad de las bicicletas en el transporte urbano España ha ampliado las zonas para ciclistas y fomentado su uso compartido; Colombia ha expandido las ciclo vías y reemplazados puentes peatonales por pasos a nivel con estaciones del sistema de bicicletas públicas; Bélgica ha reconvertido espacios utilizados por automóviles en zonas de reunión y Unión Europea ha expandido las ciclo vías y reconvertido km. para el ciclismo.

Por otra parte, se ha impulsado paquetes con ayuda financiera para el desarrollo e impulso de la movilidad urbana sostenible para el transporte en bicicleta. Francia ha destinado ayuda financiera a reparación de bicicletas, instalación de estacionamientos y habilitación de ciclo vías temporales; Reino Unido apoyo económico para nuevas ciclo vías, habilitación de éstas en carreteras y expansión de las ya existentes y Unión Europea para apoyar inversiones en ciclismo.

Finalmente, se incluye la promoción del uso de la bicicleta por parte de OMS Europa, la habilitación de datos del impacto del COVID-19 en el transporte público por parte de UNECE e iniciativas desarrolladas en Chile.

- **Organismos internacionales**

La Organización Mundial de la Salud para Europa, OMS Europa (World Health Organization. Regional Office for Europe), señala, que si bien, las ciudades de todo el mundo están introduciendo una amplia gama de medidas para limitar los contactos físicos para prevenir y frenar la pandemia de COVID19, muchas personas necesitan moverse por las ciudades para llegar a sus lugares de trabajo, satisfacer sus necesidades diarias esenciales o brindar asistencia a personas vulnerables. Por lo mismo, hace un llamado para que siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar. Esto proporciona distanciamiento físico mientras lo ayuda a cumplir con los requisitos mínimos para la actividad física diaria, que puede ser más difícil debido al aumento del teletrabajo y al acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas

Por su parte, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) a través de su Comité de Transporte Interior y el Programa

Panuropeo de Salud y Medio Ambiente del Transporte (The Transport, Health and Environment PanEuropean Programme, THE PEP)⁸ impulsa la conectividad inteligente y la movilidad sostenible.

Para apoyar la recuperación sostenible post COVID-19, la Comisión pone a disposición datos de transporte terrestre¹⁰, tales como, número de pasajeros y número de pasajeros por km. a nivel ciudad (incluido el transporte público, el tráfico de la red de carreteras y ferrocarriles, el transporte de carga interior, los registros de vehículos, la seguridad vial), así como, el tráfico marítimo y/o portuario, producido a corto plazo y que proporciona información sobre el impacto del coronavirus en los sistemas de transporte. Además, liberó un conjunto de datos¹¹ con cifras, a nivel ciudad, de las redes de metro y tranvía de más de 140 ciudades que permite hacer un seguimiento al transporte público para aportar evidencia a la toma de decisiones.

Con la disponibilidad de datos, es posible observar lo que sucede en la ciudad de Nueva York, que “mientras el tráfico de vehículos disminuye, el ciclismo aumenta”¹². Durante marzo de 2020 y después del estímulo del alcalde para evitar que el transporte público colapsara, el ciclismo tuvo un aumento significativo de un 50%.

Ciudades C40 (C40 Cities), es una red internacional que reúne a noventa y seis alcaldes de todo el mundo constituyó el Grupo de Trabajo de Recuperación C40 COVID-19 (C40 COVID-19 Recovery Task Force) que impulsa la movilidad activa (caminata y ciclismo). El 7 de mayo, treinta y ocho alcaldes – entre ellos el Intendente de Santiago, Felipe Guevara– firmaron el manifiesto No volver a los negocios como de costumbre: los alcaldes se comprometen con la recuperación económica de COVID-19 (“No return to business as usual”: mayors pledge on covid-19 economic recovery) que considera entre otras medidas, la expansión de ciclovías.

Por último, C40 tiene un Centro de Conocimiento (Hub Knowledge) donde se comparten conocimientos y recursos prácticos de “ciudades líderes en el ámbito climático”¹⁶, directrices para la implementación que permiten poner en marcha y replicar experiencias exitosas. Una de las guías es Priorizar a ciclistas y peatones para una recuperación más segura y fuerte (Prioritising cyclists and pedestrians for a safer, stronger recovery)¹⁷ proporciona implementaciones en países de Europa y Latinoamérica.⁸

1 Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

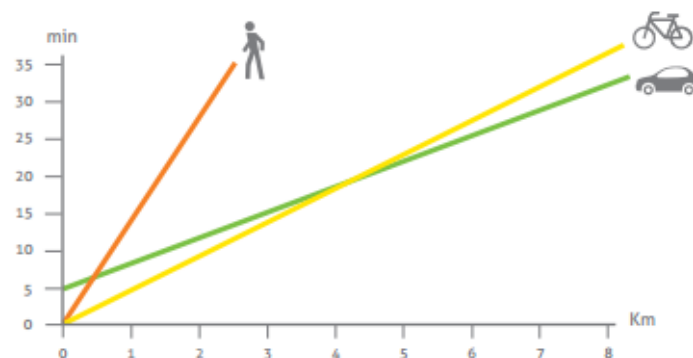
- **El papel de la bicicleta en la movilidad urbana**

Para hacerle frente a los actuales retos de la movilidad urbana en Latinoamérica, relacionados con la falta de una fuerte estructura integral de malla vial, el aumento de las congestiones producto de una mayor presencia de vehículos automotores dentro de las vías, los problemas ambientales derivados de procesos de contaminación, y las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura disponible para el desplazamiento al interior de las ciudades; la bicicleta se convierte en “una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. Impulsar el uso de la bicicleta (...) otorga la posibilidad de transformar nuestras ciudades en sitios de alta competitividad”⁹.

Está claro que toda inversión por parte de los tomadores de decisiones públicas, destinada a fortalecer la movilidad de los ciudadanos en bicicleta como modo de transporte alternativo en las ciudades, “está directamente relacionada con una inversión positiva para la movilidad, la salud, la seguridad vial, el medio ambiente, el desarrollo económico y la calidad de vida”¹⁰.

En el caso de los tiempos de desplazamientos dentro de las ciudades, la relación entre vehículos motorizados y bicicletas por trayecto urbano es muy similar (Figura 1):

Comparación del tiempo necesario para realizar un trayecto urbano por modo de transporte



Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>







Por su parte, el uso de la bicicleta permite mejorar el uso del espacio público vial (Figura 2), ya que “la circulación y el estacionamiento de bicicletas necesita una superficie mucho menor que la de los automóviles y, por lo mismo, también se limita la invasión al paisaje derivada de la infraestructura y su uso”¹¹.

⁹ En: “La movilidad en bicicleta como política pública” (2011).

<http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>, pp. 44.

¹⁰ Ídem.

¹¹ Ídem.

Modo de transporte	Velocidad promedio	% Capacidad utilizada	Área necesaria para transitar
	5 Km/hr		0.80 m ² / persona
	10 Km/hr		3.00 m ² / persona
	40 Km/hr	↑ (100%) ↓ (33%)	20.00 m ² / persona 60.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%) ↓ (33%)	9.80 m ² / persona 28.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%) ↓ (33%)	4.00 m ² / persona 12.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%) ↓ (33%)	3.20 m ² / persona 9.60 m ² / persona

Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>.

Otra de las ventajas identificadas en aquellas grandes urbes que promueven campañas en favor del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad, tiene que ver con la percepción social de contar con ciudades mucho más seguras, equitativas y vanguardistas. En ese sentido, cuando los tomadores de decisiones públicas crean todo un conjunto de herramientas de gestión, relacionadas con sistemas de información unificados y espacios públicos destinados exclusivamente a proteger los ciclistas que ruedan por la malla vial

(...) se construye un sistema cívico de seguridad informal que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto. Además, transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público¹².

- **Bogotá y el uso de la Bicicleta**

Cada día son más los usuarios de bicicleta en la capital del país, el Distrito viene trabajando en la transformación de los sistemas viales que integran la movilidad de la ciudad, para hacer de esta, un derecho común para todos sus usuarios.

El 6 de agosto de 2018 mediante el decreto 456 de 2018, el exalcalde Peñalosa declaró a la ciudad como ‘Capital Mundial de la Bicicleta’. En este documento se adoptaron disposiciones

¹² Ídem.

para incentivar el uso de ese medio de transporte en el Distrito, articulándola con el Plan de Desarrollo.

Hoy Bogotá tiene la red más grande de estas vías de América Latina, con 635 kilómetros de extensión entre ciclorutas y carriles cegregados, por encima de importantes ciudades como Santiago (300 kilómetros), Ciudad de México (140), Río de Janeiro (320) y Lima (150), según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).



Un estudio de la Universidad Libre en el 2018, reveló que en la capital 835.000 habitantes usan La bicicleta como medio de transporte para movilizarse.

Respecto a los motivos de viaje de los bogotanos, la mayoría de estos, cerca del 68%, se hacen por trabajo, 20% por estudio y 12% para encontrarse con otra persona. Por ocupación, el 36,6% de los biciusuarios son trabajadores dependientes, el 29,5% contratistas o independientes, el 17,9% estudiantes de colegio y el 16% universitarios.

Año 2018

Viajes por trabajo	68%	
Viajes por Estudio	20%	
Viajes para cumplir una cita con otra persona	12%	
Viajes por ocupación	36,6%	Trabajadores dependientes
	29,5%	Trabajadores independientes
	17,9	Estudiantes de Colegio
	16%	Universitarios

Fuente: <https://www.portafolio.co/economia/el-68-de-los-viajes-que-se-hacen-en-bici-en-bogota-son-por-trabajo-518622>

Para el año 2019, según informe de la secretaría Distrital de Movilidad, utilizaron la bicicleta 420.865 biciusuarios y se realizaron 880.367 viajes. 45.367 viajes mas por día que el año inmediatamente anterior.

Año 2019

MOVILIZACIONES EN BICICLETA EN BOGOTA 2019				
Sexo	Viajeros	viajeros %	viajes	Viajes %
Hombres	316,266	75%	667,708	76%
Mujeres	104,599	24,90%	212,660	24,20%
Total, General	420,865	100%	880,367	100%

Fuente: EODH elaboración – DIM - SDM

Según declaraciones de la Alcaldesa Claudia López, durante un conversatorio en el Tiempo el pasado 28 de septiembre del 2020 afirmo que; antes de la pandemia el 6.6% de los viajes en Bogota se hacian en bicicleta y que hoy en día y en plena pandemia aumentó un 13% de viajes, duplicando en solo 7 meses en porcentaje el número de viajeros en Bogotá. Recalcando que la pandemia le ha traído a la capital colombiana una gran apuesta a través de su nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que consiste en cambiar la grilla de la manera como se hace la ciudad, donde la prioridad serán los peatones y los ciclistas por medio de corredores verdes, donde se redistribuya el espacio vial de la ciudad de una manera equitativa.

Según una encuesta de movilidad de 2019, en un día típico, los habitantes de Bogotá realizan 880,367 viajes en bicicleta.

Localidad del hogar	Viajes Bicicleta
BOSA	174.953
SUBA	133.871
KENNEDY	132.986
ENGATIVÁ	121.544
CIUDAD BOLÍVAR	53.376
USAQUÉN	50.012
FONTIBÓN	41.555
PUNTE ARANDA	31.288
RAFAEL URIBE URIBE	29.303
TEUSAQUILLO	19.113
BARRIOS UNIDOS	18.924
TUNJUELITO	18.628
SAN CRISTÓBAL	12.751
LOS MÁRTIRES	9.366
CHAPINERO	8.810
USME	8.308
ANTONIO NARIÑO	6.777

Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

P.

Así las cosas, el 25 febrero, 2021 La primera autoridad de Bogotá, Claudia López, junto al secretario Distrital de Movilidad, presentaron la Política Pública de la Bicicleta que asegura recursos por \$2,2 billones para la ejecución de proyectos bici hasta el año 2039.

- **Política Pública de la Bicicleta - Bogotá**

Para la construcción de la Política Pública de la bici, **se desarrollado 755 escenarios de diagnóstico**, teniendo encuentros territoriales, encuentros focales, más de 45 mesas de trabajo con todos los participantes y este es el resultado: una política pública consolidada a 18 años”.

Cumpliendo con todas las fases de formulación de la Política Pública, a través de la participación ciudadana, y con el trabajo articulado de ocho sectores y 20 entidades de la Administración Distrital, la Política estableció cinco objetivos estratégicos:

6. **Optimizar las condiciones de seguridad personal para los ciclistas, para lo cual se implementará una estrategia integral de prevención de violencias y delitos en ciclорrutas priorizadas.**
7. Diseñar estrategias de comunicación y cultura ciudadana para la mitigación de siniestros viales con ciclistas, mejorando su seguridad vial.
8. Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas ampliando e interconectando la red de ciclорrutas, aumentando el número de cupos de ciclo parqueaderos y ofreciendo una serie de servicios como el sistema de bicicletas compartidas.
9. Buscar que la bici sea para todas y todos, por lo que se implementarán programas y campañas de promoción para que más mujeres, niñas, niños y jóvenes usen este medio de transporte sostenible. Se adoptará la cultura de la bicicleta como patrimonio inmaterial de la ciudad y se fortalecerán los lazos con la región.
10. Fortalecer las actividades económicas entorno a la bici generando programas de formación que respondan a la demanda en términos de fabricación, mantenimiento e innovación del sector de la bicicleta.

En este sentido según la Administración Distrital, La Política Pública de la Bicicleta tiene como eje transversal la inclusión efectiva de acciones que garanticen mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, pues **según la encuesta de movilidad 2019, solo el 24% de los viajes diarios en bici son realizados por mujeres.**¹³

13

Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

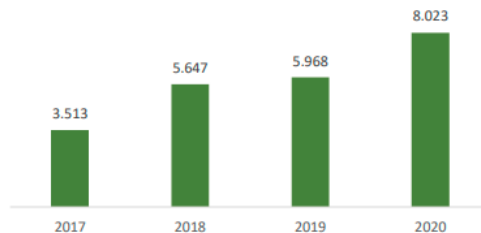
Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

- **Panorama del hurto de bicicletas en Bogotá**

Según un informe presentado por el Centro de Pensamientos Urbanos, en Bogotá:

- ✓ El hurto de bicicletas ocupa el 3er bien más hurtado a los bogotanos,
- ✓ En 2020 representaron el 13% del total de hurtos (8.023 casos),
- ✓ En los últimos 3 años el hurto de bicicletas aumentó un 42%,
- ✓ En promedio se hurtan 22 bicicletas al día,
- ✓ 8 de cada 10 víctimas son hombres,
- ✓ La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco,
- ✓ 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento
- ✓ un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años,
- ✓ El pico más alto de hurtos de bicicletas se registra entre las 3 am y 6 am (2.002 casos).

Gráfica N° 1 Hurto a bicicletas 2016-2020



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- ✓ En la mayoría de las localidades ha aumentado el hurto de bicicletas en los últimos 2 años.
- ✓ Preocupa el incremento de casos en las localidades de Usme (+140%), San Cristóbal (+105%), Antonio Nariño (+102%) y Puente Aranda (+89%).

Tabla N° 1 Hurto a bicicletas 2019-2020

Localidad	2019	2020	variación
Antonio Nariño	98	198	102%
Barrios Unidos	395	396	0%
Bosa	621	1.024	65%
Candelaria	28	41	46%
Chapinero	432	364	-16%
Ciudad Bolívar	176	324	84%
Engativá	1.265	1.622	28%
Fontibón	647	730	13%
Kennedy	1.170	1.805	54%
Los Mártires	180	255	42%
Puente Aranda	257	487	89%
Rafael Uribe Uribe	158	254	61%
San Cristóbal	66	135	105%
Santa Fe	159	226	42%
Suba	1.139	1.463	28%
Sumapaz	0	0	0
Teusaquillo	511	475	-7%
Tunjuelito	145	236	63%
Usaquén	636	665	5%
Usme	42	101	140%
Sin localización	4	1	-75%
Bogotá	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

Según este informe el Ranking de las localidades donde más hurtan bicicletas en la ciudad (consolidado 2019-2020) fue en:

1. Kennedy (16%) – 2.975 casos
2. Engativá (15%) – 2.887 casos
3. Suba (14%) – 2.602 casos
4. Bosa (9%) – 1.645 casos
5. Usaquén (7%) – 1.301 casos

Modalidades de hurto:

- La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco
- 1 de cada 3 casos obedece a un factor de oportunidad (31%)
- 11% de los hurtos se cometieron bajo la modalidad de halado

Tabla N° 2 Hurto a bicicletas según arma empleada 2019-2020

ARMA EMPLEADA	2019	2020	variación
Arma blanca / cortopunzante	1.762	3.387	92%
Arma de fuego	298	1.290	333%
Contundentes	279	581	108%
Escopolamina	10	50	400%
Llave maestra	97	130	34%
Palancas	110	142	29%
Sin empleo de armas	5.573	5.222	-6%
Total	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- Cerca de la mitad de los hurtos fue cometidos sin empleo de armas (48%)
- 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años
- Preocupa el aumento de armas en general para la comisión de delitos contra ciclistas¹⁴

¹⁴ (Urbanos, 2021)

Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

Adicionalmente, según la SDSCJ el registro de denuncias de hurto de bicicletas para la vigencia 2019 a septiembre fue de 5,900 y para el 2020 de 7,993 mostrando una diferencia de 2,093 registros y un aumento del 35%. En relación con la distribución de género, se encuentra que para 2020 el 80% de los hurtos tuvieron como víctimas a hombres y el 20% mujeres.

Tabla 8. Hurto a Ciclistas 2015 - 2020

Vigencia	Número de hurtos
2015	1,774
2016	1,977
2017	3,133
2018	7,919
2019	7,995
2020*	9,021

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá.

* Con corte a octubre 2020

Realmente es preocupante el aumento constante de hurtos de bicicletas en la ciudad pasando de 1.774 en el 2015 a 9.021 para el 2020.

IV. FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 1º.- 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 24º.- 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.

(...)

MARCO LEGAL

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

(...)

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías (Subrayado fuera del texto).

Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO 319 DE 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.

Artículo 8 Objetivos.

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

(...)

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

(...)

Artículo 26. La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

DECRETO 397 DE 2010. Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital.

Artículo 16. Líneas de acción. Son líneas de acción del Eje de Infraestructura Vial para la Movilidad Segura, las siguientes:

1. Infraestructura vial para la movilidad segura. Ejecución de acciones que conduzcan a la adecuación y el mejoramiento de la infraestructura vial en la escala local y urbana, la señalización y la recuperación del espacio público, como parte de las acciones para la mitigación de la accidentalidad de los usuarios. De igual forma se armonizarán las condiciones del tráfico, la función de la vía, los aspectos geométricos y de infraestructura, con las actividades y usos del suelo adyacente y la consistencia y homogeneidad en los diseños de todo tipo de infraestructura para la movilidad: tanto peatonal como vehicular y para bicicletas.

(...)

Artículo 18. Línea de acción. Es línea de acción del Eje de Protección a Usuarios Vulnerables, la siguiente:

Seguridad vial para usuarios vulnerables. Desarrollo de programas dirigidos hacia la movilidad segura de los usuarios vulnerables buscando su protección por medio de acciones sobre la infraestructura y los equipos en el sistema de transporte.

(...)

3. Programa de circulación segura de bicicletas y motocicletas. Se desarrollarán proyectos que mejoren las condiciones de circulación y seguridad del ciclo-usuario y de los motociclistas. Este programa estará en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

DECRETO 596 DE 2014. Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital

Artículo 1°.- Adopción. Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclistas de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

El Sistema de bicicletas públicas tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

(...)

Artículo 4°.- Principios de implementación: La Secretaría Distrital de Movilidad desplegará las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

4.1 El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que atienda las necesidades de viajes cortos intrazonales e interzonales, genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para éste tipo de desplazamientos.

4.2 Se estimulará una movilidad urbana limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos

4.3 Se velará por el mantenimiento y promoción del espacio público en condiciones de calidad y debido aprovechamiento económico, de acuerdo con las normas que rigen la materia.

4.4 Se integrarán todas las acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos de la ciudad, las cuales se implementarán en forma armónica y coordinada con el SBP, bajo la dirección y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.5 La Secretaría de Movilidad diseñará políticas de seguridad, protección, prelación y fomento del uso de la bicicleta pública para el ciclistas.

Artículo 5°.- Accesibilidad. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

DECRETO 790 DE 2018 Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 "Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital"

DECRETO 128 DE 2020 Por medio del cual se establecen medidas transitorias y complementarias para el manejo de los riesgos derivados de la pandemia por Coronavirus COVID-19 en el Distrito Capital y se toman otras determinaciones

DECRETO 242 DE 2021 Por medio del cual se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones

RESOLUCIÓN 019 DE 2019 Por medio de la cual se reglamenta el párrafo 2 del artículo 7 del Decreto Distrital 790 de 2018 en lo relativo a las características, procedimiento y demás especificaciones del dispositivo de identificación de bicicletas en el marco del Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas

ACUERDO 489 DE 2012. POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ D.C. 2012-2016. BOGOTÁ HUMANA.

Artículo 28. Programa de Movilidad Humana. Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias que afectan especialmente a las niñas, los niños y adultos mayores. Esta prioridad además ayudará a disminuir los niveles de accidentalidad.

Mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio, y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional; con las redes de ciclorrutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta.

(...)

11. Movilidad humana informando y participando. La interacción entre los ciudadanos y el Programa de Movilidad Humana es fundamental y deberá ser permanente. Como soporte a esta actividad la información es uno de los insumos a partir de los cuales se construirá y fortalecerá esta interacción. En respuesta a esta demanda, se formularán proyectos asociados con tecnología y producción de información los cuales en su estructuración incorporan componentes enfocados a la creación o mejoramiento de los canales de comunicación, uso de programas libres e interacción que buscan fortalecer el vínculo entre la Secretaría y la ciudadanía en general.

ACUERDO 674 DE 2017 Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, reglamentará y promoverá el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital.

(...)

DOCUMENTO CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. "POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039"

1. "Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

El primer objetivo de la política: “Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá” responde a las siguientes variables identificadas en relación con la situación problemática:

- Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.

Los cuales son parte del factor estratégico Seguridad Personal, así como del eje transversal Enfoque de Género.

A través de este objetivo se busca mejorar de manera sustancial la seguridad de las y los ciclistas de la ciudad con una perspectiva de género, ya que tanto en la Fase de Agenda Pública, como en la Fase de Formulación fue uno de los aspectos más reiterados en los talleres con la ciudadanía. Los resultados asociados son:

1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas. Este resultado se define teniendo en cuenta que ha sido un flagelo creciente para la ciudadanía, y que desde la SDSCJ en articulación con la SDM se vienen coordinando esfuerzos con la Fiscalía, la Policía y otras entidades en el marco del Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá "La Bici nos Mueve con Seguridad" para adelantar acciones de prevención y protección.

1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido

Este producto apunta a la consolidación del Registro Bici Bogotá creado por el Acuerdo Distrital 674 de 2017 y reglamentado a través del Decreto Distrital 790 de 2018. De esta manera se busca contar con un registro de las bicicletas de la ciudad que permita identificar bicicletas robadas para desincentivar su comercialización y facilitar la devolución a sus dueños cuando sean recuperadas.

Dentro de las actividades a desarrollar, se busca que las unidades productivas que se encuentren en el clúster de la bicicleta incluyan en sus procesos de ventas el programa de registro bici, como un requisito para la venta de bicicleta, para garantizar que en adelante las bicicletas nuevas se encuentren registradas automáticamente en Registro Bici Bogotá

(...)

PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL 2020 -2024 UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA EL SIGLO XXI

Artículo 108. Registro Obligatorio de bicicletas. Con el fin de que las autoridades cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bogotá, el registro del que trata el artículo 1o del Decreto 790 del 2018 será de carácter obligatorio.

Los propietarios de bicicletas no registradas contarán con doce (12) meses contados a partir de la entrega en vigencia del presente Acuerdo para hacer el registro.

La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico coordinará con el gremio de distribuidores y comercializadores para registrar bicicletas antes de su comercialización.

La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia establecerán los mecanismos necesarios para facilitar el registro de las bicicletas por parte de sus propietarios.

DECRETO N° 242 (02 de julio de 2021) “Por medio del cual se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones

VI. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

*La presente iniciativa, se enmarca dentro de las competencias dispuestas por el **Decreto 1421 De 1993**, numerales 1, 19 y 25 del artículo 12:*

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

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

(...)

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

VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Cordialmente,

Firmas,

Marco Acosta Rico - Autor
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

Emel Rojas Castillo
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres.
Vocero de Bancada

PROYECTO DE ACUERDO N° 195 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las conferidas por los artículos 313 y 322 de la Constitución Política y el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y la Agencia Ágata, reglamentará, promoverá y creará el inventario de propietarios de bicicletas como parte del actual Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los ciclistas en el Distrito Capital.

PARÁGRAFO. Cada registro del inventario de propietarios de bicicletas deberá contener la siguiente información:

- Nombre del Propietario y número de identificación
- Nacionalidad
- RH
- Manifiesto de importación y/o Numero de la factura
- Número del Marco
- Numero de serial Registro Bici
- Color
- Marca

ARTÍCULO 2. Toda venta de bicicleta nueva o usada deberá ser registrada ante el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas incluido el inventario único de propietarios.

ARTÍCULO 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, incluirán en el Registro Bici:

- d. Un curso básico de movilidad en bicicleta

- e. Un instructivo que contenga el paso a paso en caso de hurto
- f. Un Link de consulta de denuncias de bicicletas hurtadas

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y Secretaría de Desarrollo Económico, promoverá estrategias de comunicación para informar a los comerciantes y ciclistas sobre los beneficios que se derivan del presente acuerdo de la ciudad.

ARTÍCULO 5. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 196 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL BUEN VECINO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública EL BUEN VECINO; La cual busca contribuir a la eliminación de la indiferencia como síntoma social y restablecer la confianza en las instituciones públicas del Distrito Capital.

Gran parte de los problemas de nuestra ciudad nacen de un hábito de indiferencia emocional e individual frente al futuro común. Nos quejamos de la inseguridad y la violencia diaria, pero nos marginamos y abstenemos de denunciar por causa del miedo dejando de lado la solidaridad y el amor por el prójimo permitiendo que día a día avance la violencia, la inseguridad y la corrupción en nuestra ciudad.

Razón por la cual consideramos que muchas cosas serían distintas si cada habitante de nuestra capital recupera el papel que corresponde a todo ciudadano y se esfuerza en lograr sus metas aplicando un compromiso activo con la transformación social dejando de lado la indiferencia, el miedo y se reconoce el valor del otro.

Por otra parte, cuando se practica la indiferencia en un ambiente social, de forma inevitable se destierra a la bondad. La bondad, al menos si lo consideramos desde el punto de vista social, es lo contrario a la indiferencia. La bondad es lo que te lleva a ser solidario con quien te rodea, a ayudar a quien lo necesita cuando está en medio de un problema; Si se es indiferente frente a la ayuda, el apoyo o el socorro, entonces la sociedad pasa de ser una entidad cooperativa a dar rienda suelta al individualismo. De hecho, y en última instancia, la indiferencia no es más que eso: una oda al individualismo absoluto. (Colmenares & Sanz, ,2021)

En este mismo sentido los estudios y las investigaciones señalan que, cuanto mayor sea la indiferencia política en la sociedad, menor es la participación en los procesos electorales. (Colmenares & Sanz, ,2021)

Hoy también nos encontramos como aquellos que se resisten a la protección del medio ambiente, y al cuidado de los bienes públicos (transporte, instituciones, monumentos, plazas). La indiferencia puede traducirse como complicidad o miedo a la denuncia. En definitiva, quien es indiferente frente a un hecho atroz, a su vez es cómplice de él.

De esta manera, la indiferencia puede justificar episodios de racismo, discriminación o segregación.

El desconocimiento de las diversas maneras que sirven como herramientas de progreso para la comunidad, también hace parte de la indiferencia social. (Colmenares & Sanz, ,2021)

Hoy nos enfrentamos a varios retos como son; Superar la crisis económica ocasionada por el Covid – 19, la crisis social que ha provocado las diferentes protestas en la capital y el resto del país, el incremento de la pobreza, la violencia y la inseguridad; Retos que solo podrán ser superados si se trabaja de la mano entre el ciudadano y las instituciones públicas.

2. JUSTIFICACIÓN

PERDIDA DE CONFIANZA EN LAS INSTITUCIONES

Según el Barómetro Edelman Trust. un estudio de la agencia global de comunicación Edelman, la cual tiene más de 20 años de experiencia en América Latina.

Para el 2021 se hizo una encuesta virtual en 28 países. Más de 33.000 personas fueron encuestadas. Aquí algunos de los aspectos más relevantes que arrojó el estudio:

- ✓ Colombia bajó 5 puntos en el índice de confianza general, pasó del número 53 en el 2020 al 48 en el 2021.
- ✓ En Colombia el público informado confía menos.
- ✓ Colombia es el cuarto país que más desconfía de su gobierno, de los 27 países que mide el barómetro.
- ✓ Colombia es el quinto país que más desconfía de los medios de comunicación.
- ✓ Colombia confía en las empresas con un 63 por ciento.
- ✓ La confianza en las ONGs es neutral.
- ✓ La confianza en los líderes políticos, religiosos y periodistas disminuye cada vez más.
- ✓ El 72% por ciento considera que los líderes gubernamentales tratan de engañar a la población. El 66% considera lo mismo de los líderes empresariales.
- ✓ 1 de cada 3 colombianos está dispuesto a recibir la vacuna lo antes posible.
- ✓ 44% prefiere quedarse trabajando en casa y 56% regresar a la oficina.
- ✓ Más de la mitad de colombianos considera que las organizaciones de noticias están sesgadas.

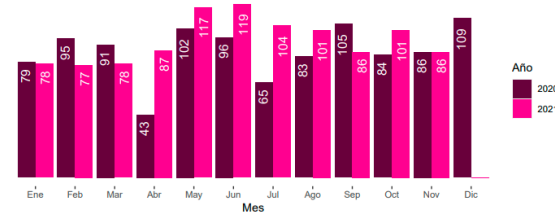
EVIDENCIA

- **Cifras en temas de inseguridad en Bogotá**

Según las cifras de la Secretaría de Seguridad, al comparar los periodos entre enero y noviembre del 2021 con el mismo periodo del 2020, se puede observar que hubo un aumento en delitos como el **homicidio** (11,3 por ciento).

Sexo de la Víctima	Ene-Nov2020	Ene-Nov2021	Diferencia Ene-Nov	Variación % Ene-Nov	Nov 2020	Nov 2021	Diferencia Nov	Variación % Nov
FEMENINO	90	91	1	1.1%	9	12	3	33.3%
MASCULINO	839	943	104	12.4%	77	74	-3	-3.9%
TOTAL GENERAL	929	1034	105	11.3%	86	86	0	0%

Comportamiento mensual

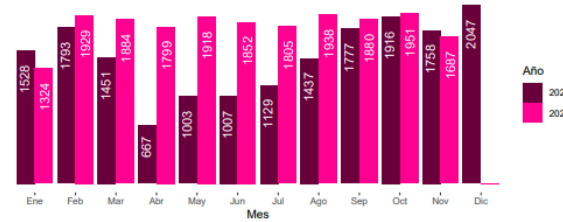


Fuente: Cálculos propios con información de SIEDCO de la DIJIN - POLICIA NACIONAL. Información extraída el día 2021-12-14 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

Según las cifras de la Secretaría de Seguridad, al comparar los periodos entre enero y noviembre del 2021 con el mismo periodo del 2020, se puede observar que hubo un aumento en delitos como **Lesiones a personas** (29,1 por ciento)

Sexo de la Víctima	Ene-Nov2020	Ene-Nov2021	Diferencia Ene-Nov	Variación % Ene-Nov	Nov 2020	Nov 2021	Diferencia Nov	Variación % Nov
FEMENINO	6999	8989	1990	28.2%	737	798	61	8.3%
MASCULINO	9765	11384	2699	29.7%	1021	922	-99	-9.7%
NO REPORTA	2	14	12	600%	0	7	7	100%
TOTAL GENERAL	15466	19987	4501	29.1%	1758	1687	-71	-4%

Comportamiento mensual

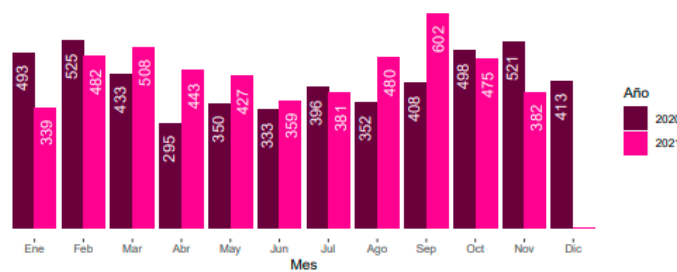


Fuente: Cálculos propios con información de SIEDCO de la DIJIN - POLICIA NACIONAL. Información extraída el día 2021-12-14 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

Según las cifras de la Secretaría de Seguridad, al comparar los periodos entre enero y noviembre del 2021 con el mismo periodo del 2020, se puede observar que hubo un aumento en delitos como **Delitos Sexuales** (6 por ciento).

Sexo de la Víctima	Ene-Nov2020	Ene-Nov2021	Diferencia Ene-Nov	Variación % Ene-Nov	Nov 2020	Nov 2021	Diferencia Nov	Variación % Nov
FEMENINO	3698	3915	217	5.9%	421	288	-133	-31.6%
MASCULINO	905	957	52	5.7%	100	92	-8	-8%
NO REPORTA	1	6	5	500%	0	2	2	100%
TOTAL GENERAL	4604	4878	274	6%	521	382	-139	-26.7%

Comportamiento mensual



Fuente: Cálculos propios con información de SIEDCO de la DIJIN - POLICIA NACIONAL. Información extraída el día 2021-12-14 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

- **Cifras de la violencia en el marco del paro nacional 2021**

Según INDEPAS y sus registros del observatorio de conflictividades y DDHH de INDEPAZ y temblores ONG Desde el 28 de abril hasta el 28 de junio de 2021, se han desarrollado un gran número de manifestaciones y protestas en el marco del paro nacional. Dichas expresiones han sido objeto del uso excesivo de la violencia por parte de la fuerza pública, lo que ha conllevado a que se cometan homicidios, lesiones oculares, agresiones sexuales, desapariciones forzadas, detenciones arbitrarias y diversidad de ataques físicos y verbales hacia quienes salen a las calles. (INDEPAZ, 2021)



Fuente: Informe cifras alianza Indepaz - temblores 2021

Según cifras del Ministerio de Defensa Nacional al 24 de junio:

- 498 casos de civiles heridos en manifestaciones priorizados. Por estos hechos, hay 429 noticias criminales abiertas por presunto abuso de autoridad y lesiones personales. Hay en curso 970 noticias criminales por lesiones a 1.063 miembros de la Policía Nacional.
- 3 investigaciones disciplinarias a miembros de la Fuerza Pública por acoso sexual.
- 224 personas imputadas como presuntos responsables de delitos, de las cuales 80 han recibido medidas de aseguramiento.

Por otra parte, el ministerio de defensa presento un BALANCE GENERAL - PARO NACIONAL 2021 28 de abril al 27 de junio de 2021 – Corte a las 23.59 HR

✓ **Policías afectados**



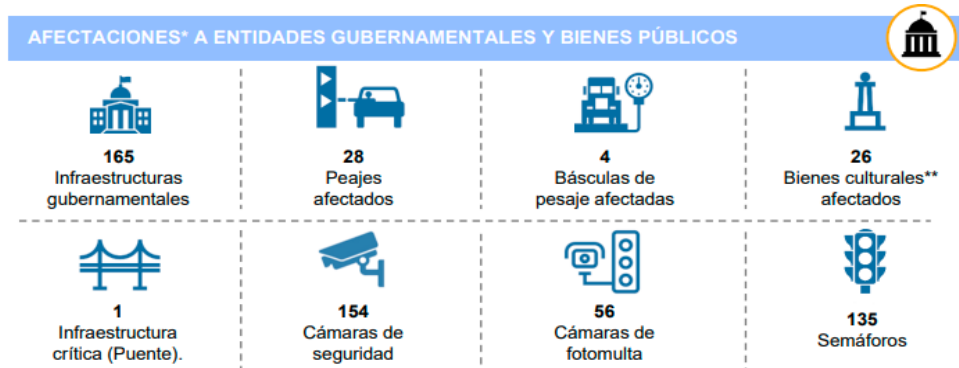
* FUENTE: POLICÍA NACIONAL. CORTE 27 DE JUNIO.

✓ **Bienes afectados**



*AFECTADO: SE CONSIDERA AFECTADO UN BIEN QUE HA SIDO VANDALIZADO, DESTRUIDO O INCINERADO. ** FUENTE: ASOBANCAARIA.


✓ **Afectaciones a entidades Gubernamentales**





*AFECTADO: SE CONSIDERA AFECTADO UN BIEN QUE HA SIDO VANDALIZADO, DESTRUIDO O INCINERADO. ** BIENES CULTURALES SE ENTIENDE COMO LA SUMA DE MONUMENTOS CULTURALES E INSTALACIONES CULTURALES


✓ **Comportamientos contrarios a la convivencia**


Se han aplicado **227.524** medidas correctivas por violaciones al Código Nacional de Convivencia y Seguridad Ciudadana, Ley 1801 de 2016. Las cuatro violaciones que más se presentaron fueron las siguientes:


 **74.431**
por incumplir, desacatar y desconocer orden de policía.

 **73.030**
por portar armas, elementos cortantes, punzantes o semejantes.

 **10.397**
por evadir el pago de tarifa, validación o ticket de servicio de transporte público.

 **10.294**
por reñir, incitar o incurrir en confrontaciones violentas que puedan derivar en agresiones.

 El mayor número de medidas se impuso en Bogotá (64.160), Medellín (16.454), Cartagena (14.135), Cúcuta (7.715) y Barranquilla (6.655).

 Asimismo, se han registrado **8.556** trasladados por protección en el marco de la protesta social.

✓ **Violencia contra el funcionario público**



■ **Manifesteros usan machetes en marchas en Bogotá. 27 de junio.** Fuente: <https://palmira.extra.com.co/noticias/bogota/video-manifestantes-usan-machetes-en-marchas-en-bogota-696732> Foto: Extra El Diario de todos/ de Bucaramanga



■ **Amenazan a TransMilenio fueron hechas por "trabajar y resguardar" a la Policía. 25 de junio.** Fuente: <https://noticias.canal1.com.co/bogota/primera-linea-amenaza-atacar-transmilenio-trabajar-policia/> Foto: Canal 1

Según una encuesta publicada por la CCB, la Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá- 2020.

✓ **Ficha Técnica:**

Año	2020
Tema	Preguntas sobre percepción de seguridad en la ciudad de Bogotá.
Ciudad	Bogotá D.C.
Diseño de la muestra y procesamiento	EcoAnalítica Medición y Conceptos Económicos SAS
Empresa encargada del campo	EcoAnalítica Medición y Conceptos Económicos SAS
Universo	Ciudadanos y residentes habituales mayores de 18 años, habitantes de las 19 localidades urbanas de Bogotá y correspondientes a los 6 estratos socioeconómicos.
Fecha de aplicación	23 de noviembre al 14 de diciembre 2020
Metodología	Encuesta Telefónica
Muestreo	Muestreo Aleatorio estratificado y multietápico, representativo a nivel ciudad
Tamaño de la muestra	3.500
Confiabilidad	95%
Margen de error	2,7%

##ESTADIAEMPRESA
ESDE TODOS

Percepción de seguridad en Bogotá:

La percepción de inseguridad aumentó 16 puntos porcentuales al pasar del 60 % en 2019 al 76 % en 2020, representando así el nivel más alto que ha alcanzado la percepción de inseguridad en los últimos 5 años.

Por su parte, la percepción de seguridad en el barrio presentó un deterioro al reducirse del 44 % al 41 % de un año a otro, contrario a la tendencia de aumento de los últimos 5 años.

1. Victimización

- Aumentó levemente el porcentaje de ciudadanos que manifestó ser víctima directa de algún delito al pasar del 15% en 2019 al 17% en 2020, en donde 132 de cada 1.000 ciudadanos fueron víctimas de hurto.

El celular fue el objeto más hurtado (48%), seguido de dinero (45%), y la billetera (38%).

Las modalidades más comunes para cometer este delito son el atraco (41%), y el raponazo (27%).

. Percepción de seguridad (mujeres)

Ocho de cada 10 mujeres consideran que la inseguridad ha aumentado, reflejando un incremento notable al pasar del 61% en 2019 al 81% en 2020.

El 62% de las mujeres consideran que su barrio es inseguro, mientras que los hombres lo consideran en un 55%.

3. Institucionalidad

El indicador de denuncia tuvo un aumento comparado con el último año al pasar del 44% al 48%, lo que representa una oportunidad para seguir fortaleciendo las herramientas tecnológicas para la denuncia y la confianza institucional.

En cuanto a la utilización del Número Único de Emergencias 123 por parte de los ciudadanos, este se mantiene en un nivel del 20%. No obstante, llama la atención el cambio en la calificación que dan a la atención brindada. Se registró un aumento en la mala atención en la llamada al pasar del 36% al 41%, y por primera vez en los últimos 5 años el porcentaje de usuarios de esta línea que calificó como mala la atención es mayor a los que la calificaron como buena.

El 59% de los ciudadanos de Bogotá no tuvo relación con la Administración Distrital durante el 2020. Aquellos que si lo tuvieron lo califican como regular (19%), seguido de bueno (15%) y malo (6%).

Según los encuestados la principal acción para mejorar la seguridad en la ciudad, es acabar con la corrupción de la Policía la cual refleja un aumento considerable al pasar del 29% al 43% en comparación con el año anterior.

En el relacionamiento con la Policía y la percepción de los ciudadanos frente a su servicio, en promedio quienes acudieron a la policía lo hicieron 2 veces en el año. 3 de cada 10 ciudadanos que interactuaron con la Institución califican bien el servicio recibido.

El 24% de los ciudadanos conocen a qué cuadrante pertenecen, y de este porcentaje, el 67% afirma haber visto al Policía del Cuadrante, el 37% señala que conoce el número de celular del cuadrante, y el 31% ha interactuado con el policía.

El protocolo de atención al ciudadano es una herramienta fundamental para la buena percepción del servicio de policía. El saludo amable y la amabilidad en el trato son las habilidades mejor puntuadas por los ciudadanos con un 57% y un 53% respectivamente.
(Subraya fuera de texto)

4. Espacio y transporte público:

4 de cada 10 ciudadanos fueron testigos de un delito, comparado con el año anterior cuando fue 3 de cada 10. Sigue aumentando la percepción de inseguridad en la calle como el espacio más inseguro, el cual pasó de un 35% a un 45%, seguido de los puentes peatonales (22%) y los potreros (14%).

En cuanto a Transmilenio, el 78% de los ciudadanos considera que es inseguro o muy inseguro, lo cual representa una leve reducción (de 3 puntos porcentuales) con respecto a las mediciones anteriores. (Subrayado fuera de texto). (Bogotá, 2021)

Durante la pandemia el 84% de las personas encuestadas se sienten inseguras cuando se presentan aglomeraciones en el espacio público, seguido del 79% cuando acuden al transporte público, y el 77% cuando van al comercio.

El delito que más preocupa a los ciudadanos sigue siendo el hurto a personas (49%), seguido del homicidio que bajó dos puntos porcentuales ubicándose en 10%. Llama la atención el incremento del porcentaje de "otros delitos" del 19% al 30% reflejando la preocupación ciudadana frente al feminicidio, la violencia contra la mujer, violencia intrafamiliar y el vandalismo.

Para el 2020 el feminicidio fue el tercer delito que más preocupó a los ciudadanos (8,4%), seguido por la violencia contra las mujeres (4,8%).

5. Convivencia y medios de comunicación

El porcentaje de ciudadanos que manifiesta haber sido víctima de una situación que afectara su convivencia se ubicó en 26%, un punto por encima del promedio de los últimos cinco años.

Por primera vez las redes sociales son la principal fuente de información para formar opiniones personales sobre seguridad, la cual se ubica en el 29%, seguido del 26% de noticieros de televisión y del 16% la experiencia personal.

6. Seguridad para realizar negocios:

A la pregunta nueva de si se considera a Bogotá una ciudad segura para hacer negocios, el 52% afirma que sí y el 48% que no. La corrupción (39%) y la inestabilidad social asociada al vandalismo y las aonadas (24%) son las principales razones por las que los ciudadanos que respondieron que no justifican su respuesta.

- **Incremento de la pobreza**

El DANE reveló que la pobreza en el país se incrementó de 35,7% en 2019, a 42,5% en 2020. Casi un 7%. Esto quiere decir que pasamos de 17,5 millones de personas pobres (que no era poco) a 21,02 millones. “. Pobreza que aumentó más en las zonas urbanas, cerca de 10%.

- **Crecimiento de la migración en Bogotá**

Se estima que finalizando 2020 se encontraban en la ciudad 337 594 migrantes venezolanos, el 19.5 % del total del flujo migratorio que ha llegado a Colombia desde 2015, y que asciende a 1.7 millones de personas (Migración Colombia, 2021). Este incremento demográfico de casi el 5 % supone inminentes tensiones sociales y culturales para una urbe de 7.6 millones de habitantes.

RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES CCB

Los altos niveles de percepción de inseguridad requieren de una agenda, no solo enfocada en la reducción de delitos, sino que ahonde en acciones comunicativas y concretas que prioricen el relacionamiento de los ciudadanos con los servicios del Estado, sus rasgos de vulnerabilidad y que incluya intervenciones en el espacio y transporte público. (Subrayado fuera de Texto)

Las acciones de política pública que promueven el mayor uso de la línea de emergencias 123 no deben dejar de lado un enfoque en favor de la atención en la llamada y especialmente, en la satisfacción de quienes llaman.

La interacción y atención al ciudadano debe ser una prioridad para la Policía y para la Administración Distrital. Se recomienda que la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia se encargue de la construcción y ejecución de un proyecto que busque mejorar las habilidades blandas de los funcionarios y apoyo a la MEBOG en la construcción de confianza con el ciudadano. (Subrayado fuera de Texto)

La calle (que incluye andenes y ciclorrutas entre otros) debe ser el lugar en el que se ejecuten la mayor cantidad de acciones tendientes a generar la presencia institucional y cambios en la percepción de inseguridad de los ciudadanos. Estas acciones complementarían el control de delito en las Zonas de Atención Prioritaria y en acciones de prevención en los entornos de confianza definidos en el Plan Integral de Seguridad, Convivencia y Justicia. (CCB Bogotá, 2021)

3. CONSIDERACIÓN DEL AUTOR

Durante los últimos años la ciudad de Bogotá ha avanzado en procesos de formulación e implementación de políticas públicas sobre temáticas diversas para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes; Es por ello que, se presenta a consideración del Concejo y de los concejales de la ciudad, este Proyecto de Acuerdo que prácticamente institucionaliza y coadyuva a dar impulso a la creación de una nueva Política Pública EL BUEN VECINO en el distrito capital que permitiría:

- a) Determinar estrategias claras que permitan evitar o dirimir los conflictos comunitarios y sociales que afecten la dotación de los espacios públicos, el hurto de lo público, el daño a los bienes públicos y privados.
- b) Fortalecer los lazos de solidaridad, respeto y confianza entre las instituciones públicas y la comunidad.
- c) Eliminar el abuso institucional y la agresión al funcionario público.
- d) Facilitar la denuncia frente al abuso de las instituciones públicas, la corrupción, la actuación delictiva y daño al bien público creando nuevos canales que faciliten el accionar oportuno de los entes policiales y de control.
- e) Promover el auto gobierno, el respeto al prójimo, el valor de lo público, la solidaridad y el goce de los derechos fundamentales que se derivan de la constitución política.

Con todo esto la Política Pública EL BUEN VECINO; busca contribuir a la eliminación de la indiferencia como síntoma social, y restablecer la confianza en las instituciones del Distrito Capital.

4. DEFINICIONES

VECINO - Que tiene casa y hogar en un pueblo/Ciudad, y contribuye a las cargas o repartimientos, aunque actualmente no viva en él. U. t. c. s. Diccionario lengua española.

Podríamos decir que un Buen Vecino o prójimo es aquél que está ahí cuando lo necesitan, dispuesto a ayudar en las buenas y en las malas.

Hay que ganar la confianza entre vecinos preocupándonos por el bienestar de los demás y, al mismo tiempo, respetando su propiedad y privacidad. "No intentes mal contra tu prójimo que habita confiado junto a ti"

<https://www.milenio.com/opinion/luis-rey-delgado-garcia/para-reflexionar/buen-vecino>

INDIFERENCIA- 'Que no se inclina a una persona o cosa más que a otra' y 'que no muestra interés o afecto por alguien o algo'. Suele construirse con un complemento introducido por a, hacia o ante: «Desde que estoy enamorado soy indiferente a las estaciones, al frío, al calor, a la lluvia» (PRossi Solitario [Ur. 1988]); «Raúl pretende ser indiferente ante el halago» (Matos Noche [Cuba 2002]) RAE.

MIEDO- Perturbación angustiosa del ánimo por un riesgo o daño real o imaginario. || 2. Recelo o aprensión que alguien tiene de que le suceda algo contrario a lo que desea. Tengo miedo de que ya sea tarde. || ~ cervical. M. El grande o excesivo. || ~ insuperable. M. Der. El que, anulando las facultades de decisión y raciocinio, impulsa a una persona a cometer un hecho delictivo. RAE.

AUTO GOBIERNO- Facultad concedida a una colectividad o territorio para administrarse por sí mismo RAE.

SOLIDARIDAD- Adhesión circunstancial a la causa o a la empresa de otros. RAE.

5. FUNDAMENTACION LEGAL CONSTITUCIÓN POLÍTICA

El Estado social de derecho estimula la solidaridad de los ciudadanos buscando el beneficio general así lo establece en el Art. 1 de la Carta Política:

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; Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTÍCULO 5. El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad.

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

TÍTULO II. DE LOS DERECHOS, LAS GARANTÍAS Y LOS DEBERES. CAPÍTULO I. DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES

Art.16. Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico.

Art. 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.

Art. 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...”

Art. 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.

CAPÍTULO II. DE LOS DERECHOS SOCIALES, ECONÓMICOS Y CULTURALES

Art. 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.

Art. 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura.

El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Art. 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.”

CAPÍTULO V. DE LOS DEBERES Y OBLIGACIONES

Art. 95-8. señala como uno de los deberes de la persona y el ciudadano “proteger los recursos culturales y naturales”.

En desarrollo de estos mandatos, se promulgó la Ley General de Cultura 397 de 1997 en desarrollo de los artículos 70, 71 y 72 de la Constitución Política de 1991 identificando los retos centrales del Estado en materia cultural hacia el fomento a la creación, ampliación y adecuación de la infraestructura cultural y la garantía para el acceso de la ciudadanía a las manifestaciones, bienes y servicios culturales en igualdad de oportunidades. Así mismo, aportó las bases para el proceso de transformación de la cultura, partiendo de los principios de descentralización, participación, planeación, autonomía territorial y competencias territoriales.

Entre los principios fundamentales y definiciones que esta Ley establece, es importante destacar:

El concepto de cultura más allá de las artes.

- La protección y difusión del patrimonio cultural.
- El reconocimiento a los derechos de las minorías étnicas.
- La articulación del desarrollo económico y social con el desarrollo cultural.
- Los recursos invertidos en la cultura tienen el carácter de gasto público social.
- El respeto a los derechos humanos, la convivencia, la solidaridad, la interculturalidad, el pluralismo y la tolerancia, son valores culturales fundamentales y base esencial de una cultura de paz.

Las sentencias C-434 de 2010 y C-224 de 1996 señalan que “A nivel internacional, el artículo 15 del Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales -incorporado al ordenamiento colombiano por medio de la Ley 75 de 1968- reconoce el derecho de todas las personas a participar en la vida cultural y dispone la obligación del Estado de adoptar medidas para asegurar el pleno ejercicio de este derecho, entre ellas, medidas dirigidas a la conservación, desarrollo y difusión de la cultura.

La Sentencia C-224 de 2016, definió en términos generales la cultura como “el conjunto de rasgos distintivos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o a un grupo social y que abarca, además de las artes y letras, los modos de vida, las maneras de vivir juntos, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias”, y se manifestó que la misma encuentra profundo raigambre en el ordenamiento constitucional colombiano.

LEY 1801 POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE POLICÍA Y CONVIVENCIA.

Artículo 1. Objeto. Las disposiciones previstas en este Código son de carácter preventivo y buscan establecer las condiciones para la convivencia en el territorio nacional al propiciar el cumplimiento de los deberes y obligaciones de las personas naturales y jurídicas, así como determinar el ejercicio del poder, la función y la actividad de policía, de conformidad con la Constitución Política y el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 2°. Objetivos específicos. Con el fin de mantener las condiciones necesarias para la convivencia en el territorio nacional, los objetivos específicos de este Código son los siguientes:

1. Propiciar en la comunidad comportamientos que favorezcan la convivencia en el espacio público, áreas comunes, lugares abiertos al público o que siendo l1 privados trasciendan a lo público.
2. Promover el respeto, el ejercicio responsable de la libertad, la dignidad, los deberes y los derechos correlativos de la personalidad humana.

3. Promover el uso de mecanismos alternativos, o comunitarios, para la conciliación y solución pacífica de desacuerdos entre particulares.
4. Definir comportamientos, medidas, medios y procedimientos de policía.
5. Establecer la competencia de las autoridades de policía en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, con observancia del principio de autonomía territorial.
6. Establecer un procedimiento respetuoso del debido proceso, idóneo, inmediato, expedito y eficaz para la atención oportuna de los comportamientos I relacionados con la convivencia en el territorio nacional.

ACUERDO No. 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”

Enfoque de cultura ciudadana. Reconoce que los comportamientos ciudadanos son multimotivados, obedecen a razones, intereses y emociones y multiregulados por la ley, por reflexión moral y la cultura. También existe autorregulación individual y colectiva y regulación mutua. El enfoque de cultura ciudadana aporta a las políticas públicas, la comprensión de que los comportamientos humanos pueden ser transformados y regulados por la ley, la cultura y la moral. Cultura ciudadana entendida como el conjunto de creencias, hábitos y comportamientos que permiten la convivencia en la ciudad y el reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

Propósito 3. Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.

¿Qué busca?

Aumentar la confianza interpersonal e institucional, la convivencia y la seguridad, consolidando una Bogotá - Región líder en la implementación de los acuerdos de paz, reconciliación y cuidado, caracterizada por aumentar las prácticas de convivencia, la seguridad y la reconciliación en el ámbito individual, familiar, comunitario e institucional, disminuyendo las violencias de género, la inseguridad ciudadana, y la ilegalidad a través de la promoción de la autorregulación, la regulación mutua pacífica, la cultura ciudadana, el acceso a la justicia y la gestión de irregularidad e informalidad, consolidando una Bogotá - Región líder en reconciliación y cuidado. Este propósito implica reducir la aceptación cultural e institucional del machismo y las violencias contra las mujeres y garantizar el acceso efectivo a la justicia con enfoque de género. (Subrayado fuera de texto)

Estrategias del Propósito 3. Para alcanzar este propósito se plantean estrategias que construyen y permiten la implementación, de manera creativa, de acuerdos formales e informales orientados a gestionar la irregularidad y a transformar las circunstancias que generan desconfianza entre las personas y las instituciones, a potenciar la capacidad de la ciudadanía para ejercer su agencia en

la construcción de su propio desarrollo y el de su entorno, a fomentar el cambio cultural, la convivencia, la justicia formal y de proximidad y a disminuir la violencia de género y el machismo, la impunidad, el todo vale, los atajos y la ilegalidad; que incluye resolver de manera creativa y de la mano de la comunidad los problemas cotidianos y las fronteras difusas entre irregularidad y legalidad, mejorar el acceso a la justicia, fomentar la autorregulación, regulación mutua, la concertación y el diálogo social, mejorar las condiciones y la percepción ciudadana de inseguridad física en la ciudad y aumentar las condiciones de seguridad, prevención y protección a la vida, libertad e integridad personal de grupos poblacionales de especial protección constitucional.

Logros de ciudad	21	Posicionar a Bogotá – Región como el epicentro de paz y reconciliación del país, incluyendo un PDET rural en Sumapaz y un PDET urbano en el borde suroccidental en límites con el municipio de Soacha.
	22	Reducir la aceptación cultural e institucional del machismo y las violencias contra las mujeres, y garantizar el acceso efectivo a la justicia.
	23	Fomentar la autorregulación, regulación mutua, la concertación y el diálogo social generando confianza y convivencia entre la ciudadanía y entre esta y las instituciones.
	24	Disminuir la ilegalidad y la conflictividad en el uso y ordenamiento del espacio público, privado y en el medio ambiente rural y urbano.
	25	Reducir los mercados criminales, los delitos de alto impacto y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, peatones, biciusuarios y usuarios del transporte público.

6. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, hay que precisar que el presente Proyecto de Acuerdo no tiene ningún impacto fiscal que implique modificación del marco fiscal de mediano plazo, en tanto la materialización de las reglas contenidas en este Proyecto no representa ningún gasto adicional para el Distrito. Sin embargo, en el eventual caso de que esta iniciativa implique algún gasto para alguna o algunas de las entidades distritales, dichos costos se entenderán incorporados en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la autoridad correspondiente.

Cordialmente,

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá - Autor
Colombia Justa Libres

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal y Vocero de Bancada
Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO N° 196 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EL BUEN VECINO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confieren los numerales 1, 10 y 19 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, y la Ley 1811 de 2016

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto: El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública EL BUEN VECINO; La cual busca contribuir a la eliminación de la indiferencia como síntoma social, y restablecer la confianza en las instituciones públicas del Distrito Capital.

Artículo 2. Principios. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública a que se refiere el artículo anterior estarán orientados por los siguientes principios:

Accesibilidad. Garantizar a toda la población su participación.

Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre la Administración Distrital, Organizaciones no Gubernamentales, Sector interreligioso y la sociedad civil con el fin de brindar herramientas que permitan la construcción de entornos colaborativos, seguros, de convivencia, inclusivos y sin indiferencia entre vecinos y las instituciones públicas.

Determinar estrategias claras que permitan evitar o dirimir los conflictos comunitarios y sociales que afecten la dotación de los espacios públicos, el hurto de lo público, el daño a los bienes públicos y privados.

fortalecer los lazos de solidaridad, respeto y confianza entre las instituciones públicas y la comunidad.

Eliminar el abuso institucional y la agresión al funcionario público.

Facilitar la denuncia frente al abuso de las instituciones públicas, la corrupción, la actuación delictiva y daño al bien público creando nuevos canales que faciliten el accionar oportuno de los entes policiales y de control.

Asesorar y trabajar de manera conjunta con la comunidad en mecanismos y estrategias destinadas a disminuir la indiferencia, el miedo a la denuncia, la inseguridad y focos delictivos en los territorios; Además de generar posibles espacios para la solución de conflictos que mejoren, seguridad, la confianza, la convivencia y el bienestar dentro del distrito capital.

Artículo 3. Lineamientos. La Política Pública EL BUEN VECINO se fundamenta bajo los siguientes lineamientos:

Fomento y promoción. Promover el auto gobierno, el respeto al prójimo, el valor de lo público, la solidaridad y el goce de los derechos fundamentales que se derivan de la constitución política.

Pedagogía y cultura ciudadana. Reconocimiento de los vecinos como actores activos dentro de la comunidad, los cuales deben comportarse garantizando su derecho, pero también sus deberes, para lo cual es necesario llevar a cabo constantes campañas pedagógicas dirigidas a todos los ciudadanos sobre la importancia del autogobierno, el valor por lo público, la solidaridad, la convivencia y la unidad como comunidad y miembros que ocupan un mismo territorio.

Artículo 4. Implementación de la Política Pública el Buen Vecino. El Gobierno Distrital diseñará, implementará y divulgará una política pública que recoja los lineamientos establecidos por el presente Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año, que permita a los ciudadanos contar con un acompañamiento por parte de las instituciones del distrito y reconocimiento de acuerdo con los enfoques planteados en este Acuerdo, en igualdad de condiciones sin importar su condición social y/o ubicación geográfica dentro del distrito capital.

Artículo 5. Instancia de evaluación y vigilancia. Una vez se establezca la Política Pública el Buen Vecino, la Secretaría Distrital de Gobierno será la responsable de evaluar y vigilar el cumplimiento de la misma.

Parágrafo: La Secretaría de Gobierno entregará un informe anual al Concejo de Bogotá, resultado de la evaluación y vigilancia del cumplimiento de la Política Pública.

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 197 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL USO DEBIDO Y ADECUADO EN MATERIA DE PROPIEDAD INTELECTUAL, DERECHOS DE AUTOR Y CONEXOS, EN LAS ENTIDADES DEL NIVEL CENTRAL, DESCENTRALIZADO Y DE LAS LOCALIDADES DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente Acuerdo tiene como objeto fortalecer y promover el uso debido y adecuado en materia de propiedad intelectual, el derecho de autor y conexos, en todas las entidades del nivel central, descentralizado y de las Localidades del Distrito, en el marco del día Mundial del Libro y del Derecho de Autor.

II. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Crear una cultura por el debido y adecuado respeto por el Derecho de Autor y los derechos conexos en los servidores del nivel central y descentralizado del Distrito.
2. Adoptarán el 23 de abril como día Mundial del Libro y del Derecho de Autor; fecha que fue la escogida por la Conferencia General de la UNESCO para rendir un merecido reconocimiento a los autores, al libro y a la cultura.
3. Promover la legalidad y buenas prácticas en materia de derecho de autor al interior de las entidades del nivel central, descentralizado y de las localidades del distrito.
4. Proteger la creación y a los creadores de contenidos objeto de derecho de autor.
5. Disminuir los riesgos que por ocasión del plagio pueda incurrir el Distrito Capital por falta de conocimiento.
6. Reconocer públicamente a los funcionarios de las entidades del nivel central y descentralizado del Distrito, que, por ocasión de sus funciones constitucionales y legales a ellos asignadas, hayan escrito, obras literarias editadas, desarrollos científicos y programas de computador, que hayan beneficiado al distrito.

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La emergencia sanitaria ocasionada por la Covid – 19 ha obligado a la administración del Distrito a reinventarse en su forma de prestar el servicio a los capitalinos y una de las medidas es el trabajo en casa, medida que ha llevado a los servidores del distrito a ser más recursivos y creativos al momento de desarrollar sus funciones propias del cargo.

Los avances tecnológicos y el fácil acceso a la información son una herramienta que facilita el trabajo en casa, la adquisición de conocimiento y la construcción de documentos razón por la cual consideramos importante que la administración distrital adopte un comportamiento respetuoso por los derechos de autor y los derechos conexos, estableciendo lineamientos que disminuyan el riesgo al que está expuesto el Distrito por el uso indebido o plagio de obras objeto de protección por ocasión del trabajo y desconocimiento de la norma por parte de los servidores de las entidades del nivel central y descentralizado de la capital.

Por otra parte, se hace necesario trasladar estos lineamientos en materia de derecho de autor y la propiedad intelectual, a las entidades del nivel central, descentralizado y de las localidades del distrito, para hacer efectivo el cumplimiento de los acuerdos que en materia el país a suscrito a nivel internacional ya que las entidades públicas y administrativa deberán velar por el cumplimiento de estos convenios internacionales, como son:

- Convenio de Berna “Para la Protección de las Obras Literarias y Artísticas” Aprobado por la LEY 33 de 1987.
- Convención de Roma, 1961, convención internacional sobre la protección de los artistas intérpretes o ejecutantes, los productores de fonogramas y los organismos de radiodifusión Hecho en Roma el 26 de octubre de 1961.
- LEY 26 DE 1992 (diciembre 21) Diario Oficial No. 40.694, de 21 de diciembre de 1992 Por medio de la cual se aprueba el "Tratado sobre el Registro Internacional de Obras Audiovisuales", adoptado en Ginebra el 18 de abril de 1989.
- Tratado de la Ompi sobre interpretación o ejecución y fonogramas, (Aprobado Por la Ley 545 de 1.999).
- Tratado de la Ompi sobre Derecho de Autor adoptado por la Conferencia Diplomática el 20 de diciembre de 1996 (Aprobado por la Ley 565 de 2.000)
- Adpic (acuerdo de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio. Gatt - ronda Uruguay Anexo 1c: acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio

Ya para finalizar, la terminología jurídica, la expresión “derecho de autor” se utiliza para describir los derechos de los creadores sobre sus obras literarias y artísticas; Obras que creadas y usadas por hombres y mujeres morales traerán múltiples beneficios a la ciudad.

IV. DEFINICIONES

1. ¿Qué es Propiedad Intelectual?

Los derechos de propiedad intelectual se asemejan a cualquier otro derecho de propiedad: permiten al creador, o al titular de una patente, marca o derecho de autor, gozar de los beneficios que derivan de su obra o de la inversión realizada en relación con una creación. Esos derechos están consagrados en el Artículo 27 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, que contempla el derecho a beneficiarse de la protección de los intereses morales y materiales resultantes de la autoría de las producciones científicas, literarias o artísticas. La

importancia de la propiedad intelectual se reconoció por vez primera en el Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial (1883), y en el Convenio de Berna para la Protección de las Obras Literarias y Artísticas (1886). La Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI) administra ambos tratados (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual).

Organización Mundial de la Propiedad Intelectual. (s.f.). Que es la propiedad Intelectual .
Publicación de la OMPI N° 450(S),
https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/es/intproperty/450/wipo_pub_450.pdf.

2. ¿Qué es plagio?

Se entiende como copia parcial o total de ideas de un autor sin dar el escrito correspondiente.

3. Tipos de plagio

- **Completo:** Copia textual exacta de un texto de un contenido sin indicar de donde proviene.
- **Parcial:** Contenido citando mediante la unión de varios textos provenientes de una misma fuente.
- **Autoplagio:** Uso de parte de un trabajo propio previo y presentarlo como original e inédito.
- **Envió Doble:** Presentación de un trabajo en dos clases diferentes.
- **Falsa Autoría:** Referencia del nombre en un trabajo que no participo.

1. Derechos morales

Cuando nos referimos a derechos morales estamos haciendo referencia a la conexión entre el autor y su obra, es decir, al derecho de decir que la obra es resultado de su creación.

2. Derechos Patrimoniales

Estos hacen referencia a su contenido económico y explotación de la obra.

3. Sanciones por violación al derecho de autor “Derecho Moral”

El funcionario que vulnere los derechos morales del autor incurrirá en prisión de 32 a 90 y multa de 26.66 a 30 SMLMV.

4. Sanciones por violación al derecho de autor “Derecho Patrimonial”

Quienes violen los patrimoniales de autor incurrirá en prisión de cuatro a ocho años y multas de 26.66 hasta 1.000 SMLMV.

5. Plagio en Colombia

La Fiscalía en uno de sus informes por ocasión del dial mundial de la propiedad intelectual informo que adelantaba 6.100 procesos por derechos de autor y propiedad intelectual.

Por otra parte, La Unidad Nacional Especializada en Delitos contra la Propiedad Intelectual y las Telecomunicaciones advirtió el aumento de la persecución penal de los delitos relacionados con el fraude y la violación de marcas y patentes en medicamentos de alto costo, los cuales son vendidos en el mercado con las fechas de vencimiento adulteradas (Fiscalía General de la Nación, 2013).

Fiscalía General de la Nación. (Viernes de Abril de 2013). *Bogotá Boletín 3095 Fiscalía adelanta 6.100 procesos por derechos de autor y propiedad intelectual*. Obtenido de Fiscalía General de la Nación: <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/noticias/fiscalia-adelanta-6-100-procesos-por-derechos-de-autor-y-propiedad-intelectual/>

1. Copiar una obra original tiene penas de hasta siete años de cárcel según el Código Penal.

(Cifuentes, 2018) *”Con el acceso a Internet, son diversos los contenidos a los que se puede acceder desde cualquier lugar; no obstante, dicha facilidad también ha traído algunos inconvenientes en cuanto a la vulneración de los derechos de autor.*

Sin embargo, la misma red ha permitido construir herramientas que ayudan a identificar las copias en los documentos académicos, software o plataformas como Turnitin, PlagScan, PlagTracker, Plagium y Viper.

Y es que recientemente se han conocido casos de figuras políticas que han cometido plagio en sus trabajos académicos u otras publicaciones. Uno de estos, quizás el más actual es el del presidente español, Pedro Sánchez, quien está acusado de haber copiado y pegado información sobre informes oficiales sin haberlos citados en su tesis doctoral.

Otro caso es el de Pablo Casado, presidente del Partido Popular español, quien copió y pegó información de la web del Congreso de Diputados para un libro que publicó en 2012. Como estos, se han registrado varios casos”.

Cifuentes, V. (Miércoles de Septiembre de 2018). *Los instrumentos para identificar el plagio y no cometerlo en textos académicos*. Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.co/alta-gerencia/los-instrumentos-para-identificar-el-plagio-y-no-cometerlo-en-textos-academicos-2772529>

Ahora bien, según Andrés Naranjo, abogado de ARI Consulting Group “es importante tener en cuenta que “el término plagio no existe en la ley, sino que la referencia se hace a derechos de

autor. No obstante, existen diversas vías legales que permiten salvaguardar los derechos que podrían afectarse cuando se es víctima de éste” (Naranjo, 2018).

Naranjo, A. (Miercoles de Septiembre de 2018). *Los instrumentos para identificar el plagio y no cometerlo en textos académicos*. Obtenido de La Republica:
<https://www.larepublica.co/alta-gerencia/los-instrumentos-para-identificar-el-plagio-y-no-cometerlo-en-textos-academicos-2772529>

V. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

- **Artículo 61 de la Constitución Nacional**
El Estado protegerá la propiedad intelectual por el tiempo y mediante las formalidades que establezca la ley.
 - **Ley 23 de 1982**
Sobre derechos de autor
 - **Ley 33 de 1987**
por medio de la cual se aprueba el "Convenio de Berna para la Protección de las Obras Literarias y Artísticas", del 9 de septiembre de 1886, completado en París el 4 de mayo de 1896, revisado en Berlín el 13 de noviembre de 1908, completado en Berna el 20 de marzo de 1914 y revisado en Roma el 2 de junio de 1928, en Bruselas, el 26 de junio de 1948, en Estocolmo el 14 de julio de 1967 y en París el 24 de julio de 1971.
 - **Ley 44 de 1993**
por la cual se modifica y adiciona la ley 23 de 1982 y se modifica la ley 29 de 1944
 - **Decreto número 460 de 1995 (marzo 16)**
Por el cual se reglamenta el Registro Nacional del Derecho de Autor y se regula el Depósito Legal
 - **Ley 1955 de 2019**
Por la cual se modifica la ley 23 de 1982 y se establecen otras dislocaciones en materia de derecho de autor y derechos conexos.
 - **Ley 1955 de 2019**
ARTÍCULO 3°. PACTOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO. El Plan Nacional de Desarrollo está compuesto por objetivos de política pública denominados pactos, concepto que refleja la importancia del aporte de todas las facetas de la sociedad en la construcción de una Colombia equitativa.
2. **Emprendimiento. Sobre el sustento de la legalidad**, el Plan plantea expandir las oportunidades de los colombianos a través del estímulo al emprendimiento, la

formalización del trabajo y las actividades económicas, y **el fortalecimiento del tejido empresarial** en las ciudades y en el campo.

3. Directiva Presidencial o 1

Respeto al Derecho de Autor y a los Derechos Conexos.

VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de Acuerdo no genera impacto fiscal, toda vez que cada entidad involucrada tiene destinado un rubro para este tipo de intervenciones dentro de los proyectos que desarrolla según sus competencias y presupuesto asignado en cada vigencia fiscal.

Respetuosamente,

MARCO ACOSTA RICO

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

EMEL ROJAS CASTILLO

Concejal de Bogotá y Vocero de bancada

Partido Colombia Justa Libres.

PROYECTO DE ACUERDO N° 197 DE 2022

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL USO DEBIDO Y ADECUADO EN MATERIA DE PROPIEDAD INTELECTUAL, DERECHOS DE AUTOR Y CONEXOS, EN LAS ENTIDADES DEL NIVEL CENTRAL, DESCENTRALIZADO Y DE LAS LOCALIDADES DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 1, 10, 21 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

CONSIDERANDO:

ARTÍCULO 1.- Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto fortalecer y promover el uso debido y adecuado en materia de propiedad intelectual, el derecho de autor y conexos, en todas las entidades del nivel central, descentralizado y de las Localidades del Distrito, en el marco del día Mundial del Libro y del Derecho de Autor.

ARTÍCULO 2.- Todas Las entidades del nivel central, descentralizado y de las Localidades del Distrito, adoptarán el 23 de abril como día Mundial del Libro y del Derecho de Autor; fecha que fue la escogida por la Conferencia General de la UNESCO para rendir un merecido reconocimiento a los autores, al libro y a la cultura.

Parágrafo. – El 23 de abril en el marco del día Mundial del Libro y del Derecho de Autor. Todas Las entidades del nivel central, descentralizado y de las Localidades del Distrito, Promoverán la legalidad y buenas prácticas en materia de derecho de autor al interior de las entidades.

ARTÍCULO 3.- El concejo de Bogotá, señalara un día en el mes de abril con ocasión al día mundial de la propiedad intelectual, en el que hará un reconocimiento público, a los funcionarios postulados por las entidades del nivel central y descentralizado y de las Localidades del Distrito, que por ocasión de sus funciones constitucionales y legales a ellos asignadas, hayan escrito, obras literarias editadas, desarrollos científicos y nuevos desarrollos tecnológicos, en los que hayan aplicado su capacidad intelectual y creatividad con fines morales y en beneficio del Distrito Capital.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE