



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

AÑO III N°. 3353 DIRECTOR (E): CARLOS ARTURO DUARTE CUADROS ABRIL 22 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE AÑADEN CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE SUBSIDIOS DE EDUCACIÓN Y TRANSPORTE A FIN DE DISMINUIR LA PARTICIPACIÓN DE JÓVENES EN ACTUACIONES VANDÁLICAS EN BOGOTÁ”.....	4602
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTALACIÓN DE ELEMENTOS ANTIDESLIZANTES EN LOS PUENTES PEATONALES DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO”.....	4608
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD”.....	4616
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE INCORPORA EL SISTEMA DE RADIO FRECUENCIA DE LAS COMPAÑÍAS DE TAXIS AL CENTRO DE COMANDO, CONTROL, COMUNICACIONES Y CÓMPUTO (C4) DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ”.....	4623
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	4642

## PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2022

### PRIMER DEBATE

**POR MEDIO DEL CUAL SE AÑADEN CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE SUBSIDIOS DE EDUCACIÓN Y TRANSPORTE A FIN DE DISMINUIR LA PARTICIPACIÓN DE JÓVENES EN ACTUACIONES VANDÁLICAS EN BOGOTÁ**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### 1. OBJETO

Añadir condiciones para la provisión de subsidios de educación y transporte a fin de disminuir la participación de jóvenes en actuaciones vandálicas en Bogotá.

##### 2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Teniendo en cuenta que la entrega de subsidios a la educación superior y los subsidios de transporte hacen parte de la autonomía de Bogotá y de las competencias del Concejo, se hace

posible incluir sanciones temporales y causales de pérdida temporal o definitiva. Esto, de acuerdo a que el Concejo Distrital está facultado para entregarlos, pero también de establecer los requisitos de otorgamiento. En ese sentido, puede incluir los supuestos bajo los cuales los mencionados subsidios podrán dejar de percibirse. Esto, de acuerdo con las facultades delegadas a los Concejos Municipales, la de otorgar beneficios monetarios, se encuentra especificada en el artículo 32 de la ley 136 de 1999.

**ARTÍCULO 32. ATRIBUCIONES.** Artículo modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012. El nuevo texto es el siguiente: Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes.

**PARÁGRAFO 1.** Los Concejos Municipales mediante acuerdo a iniciativa del alcalde establecerán la forma y los medios como los municipios  puedan otorgar los beneficios, establecidos en el inciso final del artículo 13, 46 y 368 de la Constitución Nacional.

## CONTEXTO

Ahora bien, teniendo en cuenta las recientes manifestaciones percibidas durante el 2021 y parte del 2022, se hace necesario diseñar algunas medidas que permitan modificar y suspender algunos de los subsidios percibidos. Esto, de acuerdo a que: todos los actos que se desarrollen y ejecuten por fuera del legítimo derecho a la protesta social deben ser condenados.

Por otro lado, y revisando algunos de los avances más significativos de este tema, quisiéramos demostrar que este tipo de medidas sí pueden ser impartidas. Como ejemplo de ello, tenemos las sanciones que ha puesto en marcha la empresa Transmilenio.

*“Estamos trabajando en el cambio de documentos que requerimos para que las personas que evadan el pago del pasaje pierdan los beneficios como, por ejemplo, el de descuento que les da el sistema por el Sisbén”,* señaló el funcionario (SEMANA, 2022)

Finalmente, las propuestas de la iniciativa serán presentadas en el Articulado del Proyecto más adelante.

## 3. MARCO JURÍDICO

### DEL NIVEL CONSTITUCIONAL

**Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

**Artículo 368.** La Nación, los departamentos, los distritos, los municipios y las entidades descentralizadas podrán conceder subsidios, en sus respectivos presupuestos, para que las personas de menores ingresos puedan pagar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios que cubran sus necesidades básicas.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.

##### **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

##### **Decreto Ley 1421 de 1993:**

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

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

#### **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

## **6. CONCLUSIONES**

A través de este Proyecto de Acuerdo, se busca que los jóvenes reduzcan su participación dentro de las conductas vandálicas y se genere mayor apropiación a la ciudad, con el fin de que enfoquen su interés sobre el mantenimiento de sus subsidios y se genere un bienestar generalizado.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
Concejal de Bogotá D.C  
Partido Centro Democrático

**PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE AÑADEN CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE SUBSIDIOS DE EDUCACIÓN Y TRANSPORTE A FIN DE DISMINUIR LA PARTICIPACIÓN DE JÓVENES EN ACTUACIONES VANDÁLICAS EN BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**Artículo 1 OBJETO.** Añadir condiciones para la provisión de subsidios de educación y transporte a fin de disminuir la participación de jóvenes en actuaciones vandálicas en Bogotá.

**Artículo 2. LINEAMIENTOS.**

1. Añádase las siguientes condiciones al Artículo 6 del Decreto 670 de 2017 y adicione el párrafo 3 presentado aquí:

- No figurar en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional o el que haga sus veces, por cometer las conductas contempladas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.
- No tener antecedentes judiciales por delitos como concierto para delinquir, terrorismo, daño en bien ajeno, instigación, amenazas o incendio.

Añádase este párrafo

PAR. 3º—El giro de los recursos de los que trata el presente artículo se suspenderá cuando el beneficiario sea sancionado por las conductas contempladas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana y volverán a consignarse cuando el beneficiario pague completamente la o las multas o cumpla a cabalidad la sanción o sanciones impuestas por la Autoridad Policial e indemnice a la ciudad de Bogotá por el valor total de los daños ocasionados.

2. Modifíquese el Artículo 2 del Acuerdo 615 de 2015 y añádase el párrafo 3 así:

**Artículo 2:** El artículo 2 del Acuerdo 615 de 2015 quedará así:

ARTÍCULO 2º. Beneficiarios. Serán beneficiarios de la Tarifa Estudiantil, los estudiantes de instituciones educativas del Distrito Capital, matriculados en los niveles de básica secundaria y media (grados 6º a 11º), estudiantes de las instituciones de educación superior (técnica, tecnológica y universitaria) con sede en Bogotá, D.C.; que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3 y residan a más de un (1) km. de distancia de la institución educativa **y que no figuren en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional o el que haga sus veces, por cometer las conductas contempladas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.**

Añádase el siguiente párrafo:

**PARÁGRAFO 3º. Se suspenderá el beneficio de tarifa estudiantil cuando el estudiante sea sancionado por las conductas contempladas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. El beneficio se recuperará cuando el estudiante pague completamente la o las multas o cumpla a cabalidad la sanción o sanciones impuestas por la Autoridad Policial e indemnice a la ciudad de Bogotá por el valor total de los daños ocasionados.**

**Artículo 3. RESPONSABILIDADES** La Secretaría Jurídica Distrital será la encargada de adelantar los procesos judiciales civiles y penales a que haya lugar para exigir el pago de los daños ocasionados a la ciudad por quienes incurran en las conductas descritas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

**Artículo 4. VIGENCIA.** El presente acuerdo rige a partir de su promulgación.

#### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2020

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

#### Referencias

SEMANA. (03 de Marzo de 2022). *TransMilenio: habrá nuevas sanciones para los colados*.  
Obtenido de <https://www.semana.com/nacion/articulo/transmilenio-habra-nuevas-sanciones-para-los-colados/202226/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTALACIÓN DE ELEMENTOS ANTIDESLIZANTES EN LOS PUENTES PEATONALES DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO**

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto dictar los lineamientos la instalación de elementos antideslizantes necesarios en los puentes peatonales del sistema.

##### **2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

Este Proyecto de Acuerdo se formula a partir de las interminables PQRS que son presentadas por cuenta del mal estado de los puentes peatonales de la empresa Transmilenio. Diariamente vemos como Bogotá se convierte en una ciudad cada vez menos incluyente y accesible. Esto, no solamente por la falta de adecuación de sus accesos peatonales, sino por el deterioro de su infraestructura pública. Dicho deterioro no solamente afecta a las más de 200.000 personas que sufren algún tipo de discapacidad (MinSalud, 2020), sino que también afecta a la ciudadanía en general, que no se siente segura de utilizar el sistema, debido principalmente a las malas condiciones. Pese a que las condiciones en general son deplorables, este Proyecto de Acuerdo centra su interés en los elementos antideslizantes que brillan por su ausencia en los más de 124 puentes peatonales que hacen parte de Transmilenio (La República , 2018).

##### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

Las principales problemáticas son: (I) El riesgo de los usuarios. (II) La falta de accesibilidad y (III) el deterioro de la infraestructura pública. A estas problemáticas, debe sumarse la enorme preocupación que ha sido denunciada por cuenta del Distrito y que tiene que ver con la desmantelación y robo de las láminas de los puentes de Transmilenio desde 2018 hasta la fecha. Los puentes peatonales se convirtieron en sinónimo de abandono y deterioro. Si bien es cierto que la empresa debe asumir una serie de costos que son mucho mayores, no debe descuidar el mantenimiento de la infraestructura que sirve como soporte, y que además es mayoritariamente utilizada.

##### **2.2 CONTEXTO**

Los puentes peatonales del sistema Transmilenio fueron instalados desde la entrada en funcionamiento del sistema a principios de siglo. Desafortunadamente, la inclusión y la accesibilidad para ese entonces no eran factores relevantes dentro de la planificación y el diseño de estas estructuras. Su estructura metálica fue una gran innovación de la época. Al ser una estructura simple, ahorró en su momento una gran cantidad de costos en tiempo y dinero. Sin embargo, sus escalones, barandas y en general su superficie se ha ido deteriorando considerablemente. La estructura metálica ha representado serios problemas de acuerdo a la condición deslizante que se produce cuando esta superficie se moja. Bogotá no cuenta con la cifra

exacta de accidentes que se han presentado por cuenta de esta condición. No obstante, se estima que esta cifra supera los 1.000 casos. Esta resulta ser una condición que afecta la salud de los ciudadanos, ya que, a partir de los sucesos ocasionados por el deterioro de la superficie de los puentes peatonales, se pueden producir lesiones serias como fracturas y traumas.

Ahora bien, si tenemos en cuenta que esta es una condición problemática que puede ser resuelta fácilmente, este Proyecto de Acuerdo apuesta por presentar las ventajas más significativas de la instalación de elementos deslizantes en la superficie de los puentes peatonales del sistema.

Algunas de estas ventajas son:

(I) La reducción de accidentes. Esta parece ser una condición bastante obvia, si tenemos en cuenta que la instalación de elementos antideslizantes mejoraría la condición de agarre de la superficie y reduciría los resbalones ocasionados por la presencia de agua sobre la superficie metálica de los puentes.

(II) El drenaje y conducción de agua. La instalación de elementos antideslizantes permite que el agua producto de la escorrentía fluya de tal forma que no repose y permanezca sobre la superficie.

(III) Mayor inclusión. Hablamos específicamente de ciertos grupos que se verían beneficiados con la instalación de estos elementos. Entre ellos, los niños, los adultos mayores y las personas con cierto grado de discapacidad.

Adicional a ello, la instalación de estos elementos serviría como soporte a la apuesta que tiene la ciudad en términos de movilidad, ya que, al invertir la pirámide de movilidad, se priorizan los viajes peatonales. Al contar con condiciones óptimas para el desarrollo de estos viajes, estaríamos beneficiando a su vez la movilidad de la ciudad.

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 A NIVEL CONSTITUCIONAL**

**Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

**Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

**Artículo 46.** El Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria.

#### **3.2 LEYES A NIVEL NACIONAL**

##### **DECRETO 1538 DE 2005**

**Artículo 5°.** *Adaptación del espacio público.* Los espacios de uso público de que trata el Capítulo Segundo del presente decreto serán adaptados en la forma que establezcan los municipios y distritos, de conformidad con lo previsto en sus Planes de Adaptación para Espacios Públicos, Edificios, Servicios e Instalaciones Dependientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 57 de la Ley 361 de 1997.



**Artículo 7°.** *Accesibilidad al espacio público.* Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros:

**C. Cruces a desnivel: Puentes y túneles peatonales**

1. Los recorridos del tráfico de la franja de circulación peatonal deben conducir hacia las escaleras y rampas de estos elementos.

2. Los puentes peatonales deberán contar con un sistema de acceso de rampas. Si en el espacio en el que está prevista la construcción de un puente peatonal no se puede desarrollar las soluciones de acceso peatonal mediante rampas, se deberá instalar un sistema alternativo eficiente que cumpla la misma función y que garantice el acceso autónomo de las personas con movilidad reducida.

3. Los puentes peatonales deberán contar con un bordillo contenedor a lo largo de toda su extensión para prevenir que las ruedas de los coches, sillas de ruedas, entre otras, se salgan de los límites de este. Además, deben contar con elementos de protección como barandas y pasamanos que garanticen la circulación segura de los usuarios.

4. El pavimento y las superficies de los cruces a desnivel deben ser antideslizantes en seco y en mojado.

5. Al inicio de los cruces a desnivel se debe diseñar y construir un cambio de textura en el piso que permita la detección de los mismos por parte de los invidentes o de las personas de baja visión.

**Parágrafo 2°.** Además de lo dispuesto en el presente artículo, serán de obligatoria aplicación, en lo pertinente, las siguientes Normas Técnicas Colombianas para el diseño y construcción de los elementos del espacio público:

a) NTC 4279: "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas";

b) NTC 4774: "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales".

**RESOLUCION 4659 DE 2008**

**Artículo 1°.** *Accesibilidad a los sistemas integrados de transporte masivo.* Para garantizar los derechos a la libertad de locomoción y a la igualdad de las personas con discapacidad para acceder a los sistemas de transporte masivo, el Ente Gestor del respectivo Sistema de Transporte Masivo bajo consideraciones de eficiencia técnica y económica, deberá implementar servicios especializados de transporte accesible o exigir un mínimo porcentaje de vehículos de esta naturaleza, integrados operacional y tarifariamente con el servicio de transporte masivo, que permitan atender las necesidades de este sector de la población, de acuerdo con los estudios de demanda de equipo de la respectiva ciudad.

**Parágrafo.** En todo caso las autoridades competentes de los sistemas integrados de transporte masivo deberán garantizar el acceso al transporte público de la población y en especial de las personas con discapacidad, sin limitaciones que supongan cargas excesivas. La utilización de los servicios especializados de transporte y la excepción que esta permite sobre las exigencias a los equipos no deberá implicar, en ningún caso, una disminución en la accesibilidad exigida en el transporte masivo.

### 3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL

#### DECRETO 279 DE 2003

ART. 5º—**Normas para el diseño y construcción de puentes peatonales.** El diseño y construcción de puentes peatonales se sujetará a las siguientes disposiciones generales:

a) En el diseño y construcción de un puente peatonal se deberá tener en cuenta el proyecto definitivo de la vía vehicular y de las peatonales sobre las que se plantea, así como las infraestructuras y redes ubicadas en el subsuelo, en cuanto a redes de servicios públicos e instalaciones técnicas, de modo que con las intervenciones se garantice no interferir con futuras ampliaciones, desarrollos o construcciones de estas redes e instalaciones, así:

1. En caso de que la vía vehicular no se encuentre construida en su totalidad, la longitud del enlace debe prever la sección definitiva y deberá ser prefabricado, liviano y desmontable, con posibilidades de ampliación y reubicación.

2. Si el puente peatonal se propone próximo a un cruce de vías arterias, su localización debe tener en cuenta el proyecto definitivo de la intersección y no interferir su futura construcción;

b) Los puentes peatonales deben mantener libre las vías vehiculares existentes y previstas. En ningún caso la construcción de un puente peatonal podrá impedir el libre tránsito vehicular y peatonal que se desarrolla en superficie;

c) Los puentes peatonales deben diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que faciliten la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la Ley 361 de 1997 y aquellas que la reglamenten, modifiquen o complementen;

#### DECRETO 308 DE 2018

**Artículo 1. Objeto.** Adoptar la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. contenida en el Anexo n.º 1 del presente decreto.

La Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. constituye la norma para el diseño, construcción, modificación, recuperación y reparación de los andenes, separadores y espacios públicos peatonales en el Distrito Capital, incorporando los lineamientos técnicos y especificaciones de diseño y construcción para garantizar el acceso en igualdad de condiciones a las personas con discapacidad, al entorno físico y al espacio público y para implementar prácticas sostenibles de urbanismo y construcción que contribuyan a la mitigación y adaptación del Distrito a los efectos del cambio climático.

**Artículo 2. Reglas para los andenes y espacios públicos de circulación peatonal.** Los andenes y espacios públicos de circulación peatonal deberán ser construidos según los lineamientos y especificaciones técnicas contenidos en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. adoptada mediante el presente decreto.

Cartilla de Andenes

#### CAPÍTULO 2 - ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE

##### b. Superficies de piso, pendiente longitudinal, escalones y escaleras

El diseño de andenes, plazas alamedas y demás espacios públicos peatonales debe garantizar la inclusión al medio físico con las alternativas que permitan el desplazamiento libre y autónomo y seguro de personas que tengan algún tipo de limitación física permanente o temporal, tanto en el espacio peatonal como en los cruces e intersecciones con vías vehiculares y el ingreso a predios.

El acabado de las superficies de la franja de circulación debe ser totalmente continuo, firme y antideslizante tanto en condiciones secas como en ambientes húmedos o con saturación de agua.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.

##### **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

##### **Decreto Ley 1421 de 1993:**

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

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

#### **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

Esta iniciativa no genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto se deberán desarrollar en el marco del Plan de Desarrollo 2020 - 2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI.

#### **6. CONCLUSIONES**

La instalación de elementos antideslizantes se traduce a su vez en un aumento de la calidad de vida de los bogotanos. La adopción y entrada en vigencia no solamente sería una respuesta inmediata a una problemática que lleva décadas sin resolverse, sino que también sería el soporte de las apuestas del Distrito respecto al aumento de los estándares básicos de inclusión y accesibilidad.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTALACIÓN DE ELEMENTOS ANTIDESLIZANTES EN LOS PUENTES PEATONALES DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto dictar los lineamientos para la instalación de elementos antideslizantes necesarios en los puentes peatonales del sistema.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** La Administración Distrital, a través del Instituto de Desarrollo Urbano y la empresa Transmilenio, dará cumplimiento a los siguientes lineamientos.

1. Elabórese un listado actualizado del estado de los puentes peatonales del sistema Transmilenio, detallando los accesos y demás elementos que posean desgaste físico y sean sujeto de intervención.
2. Ordénese la revisión legal de las responsabilidades adquiridas por cada una de los operadores que conforman Transmilenio para que den cuenta de las acciones que han adelantado, y aquellas acciones que deberán adelantar para incluir con la adopción e instalación de elementos propuestos en el presente Proyecto.
3. Adelántese los estudios que permitan determinar el tipo de elementos que más se ajusten a las condiciones individuales de los puentes y según sea el caso.
4. Realícese la instalación de los elementos antideslizantes en un plazo no mayor a 6 meses una vez revisado el informe del estado actual de cada uno de los puentes.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

(I) El Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio S.A serán las Entidades encargadas de adelantar las obras e instalación de los elementos antideslizantes sobre los puentes peatonales y demás accesos del sistema.

**ARTÍCULO 4. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## Referencias

- La República . (2018). *Este año se pondrá en marcha la construcción de 14 puentes peatonales en Bogotá*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/infraestructura/este-ano-se-pondra-en-marcha-la-construccion-de-14-puentes-peatonales-en-bogota-2611172>
- MinSalud. (2020). *Boletines poblacionales - personas con discapacidad* . Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/boletines-poblacionales-personas-discapacidadI-2020.pdf>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos para el aprovechamiento económico a través de la modalidad de alquiler del espacio de las zonas de circulación en las estaciones del Sistema Transmilenio para la venta de confitería, productos comestibles empaquetados y bebidas envasadas.

##### **2. ANTECEDENTES**

Esta iniciativa no ha sido presentada anteriormente en el Concejo de Bogotá.

##### **JUSTIFICACIÓN**

Los efectos generados por la Pandemia tuvieron gran repercusión en muchos sectores de la economía de la ciudad, entre ellos, el sector informal (Avendaño, 2020). Como prueba de ello, observamos un reciente aumento en el número de vendedores informales en la ciudad y especialmente en el Sistema Transmilenio. Algunas de las causas que soportan este aumento en la informalidad son la pérdida de empleo y la falta de oportunidades que se ofrecen actualmente en la ciudad. Muchas veces, la falta de gestión por parte del sector formal, ha contribuido a que se sigan abriendo brechas económicas y de desigualdad en la ciudad.

Pese a ello, y de manera desafortunada debemos recordar que la informalidad genera procesos de desestabilización dentro del funcionamiento ordinario del sistema (Flórez, 2012). Generalmente, las ventas informales producen un desincentivo para cientos de ciudadanos que no están de acuerdo con este tipo de prácticas. Ahora bien, revisando el reglamento interno del sistema y el actual código de Policía, encontramos que estas actividades de ventas dentro del sistema, se encuentran prohibidas y en muchos casos, omiten la ley para continuar funcionando. Esto, no solo representa una problemática social, sino que también representa una problemática económica, debido a su desaprovechamiento, ya que los vendedores informales no aportan recursos al sistema.

Según el Instituto para el Desarrollo Social (IPES), en 2018 había más de 2.669 vendedores informales en Transmilenio. 1.591 dentro de las estaciones y 1.078 en las cercanías del sistema (puentes peatonales y entradas). Seguramente, estas cifras han crecido desde entonces (EL TIEMPO, 2018). Razón por la cual, se hace necesaria la promoción de Proyectos que logren atender las necesidades de esta población, pero que también constituyan una fuente de ingresos para el sistema.

De esta forma, este Proyecto de Acuerdo procura mejorar las condiciones económicas de gran parte de esta población, a partir de la incorporación de la modalidad de alquiler para la venta de

productos de confitería, productos comestibles empaquetados y bebidas envasadas. Esta no es solo una apuesta por la formalización, sino que también es una apuesta para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones del sistema. Así, esta propuesta se constituirá formalmente como un mecanismo de captura de valor, que seguramente dejará importantes cifras para el sistema Transmilenio.

Los corredores de circulación fueron elegidos estratégicamente para no afectar y/o incidir sobre el funcionamiento ordinario de las estaciones de Transmilenio. Con los corredores de circulación, nos referimos específicamente al espacio comprendido entre los vagones. Una vez hecha esta aclaración, también debemos señalar que la elección de confitería, productos comestibles empaquetados y bebidas envasadas corresponde al cumplimiento de las normas básicas de sanidad y salubridad. La venta de estos productos no genera exigencias adicionales.

Por último, será el sistema de Transmilenio el encargado de definir las condiciones para otorgar los permisos de operación en los puestos que se vayan a instalar en los corredores de circulación. Dentro del pliego de condiciones, deberán establecerse prioridades para la población más vulnerable. También, deberá establecerse una condición de temporalidad para que todos los participantes tengan igualdad de condiciones y todos tengan la oportunidad de participar en el alquiler de estos espacios. Adicionalmente, el alquiler de estos espacios vendrá acompañado de la presencia de miembros de la Policía Metropolitana de Bogotá para garantizar el orden y la seguridad de los puestos, así como controlar el flujo de los demás vendedores informales dentro del sistema. Asimismo, será Transmilenio el encargado de determinar la capacidad de las estaciones en donde se podrán alquilar algunos de los corredores de circulación para la venta de estos productos. Entendemos que todas las estaciones de Transmilenio no cuentan con las mismas condiciones, por lo que es preciso que se realice un estudio de flujos para el diseño y se puedan brindar garantías para el sistema.

### **3. MARCO LEGAL**

#### **A nivel Constitucional**

**ARTICULO 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

**ARTICULO 53.** El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad.

#### **A nivel Nacional**

**LEY 1988 DE 2019.** Por la cual se establecen los lineamientos para la formulación, implementación y evaluación de una política pública de los vendedores informales y se dictan otras disposiciones.



**Artículo 4°.** La política pública de los vendedores informales deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

- a) Establecer programas y proyectos encaminados a garantizar el mínimo vital de esta población, y a gozar de una subsistencia en condiciones dignas, implementando alternativas de trabajo formal para vendedores ambulantes;
- b) Desarrollar programas de capacitación a vendedores informales en diversas artes u oficios a través del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA);
- c) Fomentar proyectos productivos para los vendedores informales;
- d) Reglamentar el funcionamiento de espacios o Locales Comerciales de Interés Social (LCIS), para promover la inclusión social y mejorar condiciones de vida de vendedores informales;
- e) Establecer acciones de control y seguimiento que permitan evidenciar la evolución de la situación socioeconómica de la población, para la toma de decisiones;
- f) Impulsar investigaciones o estudios sobre los vendedores informales, a fin de enfocar soluciones a sus problemas prioritarios;
- g) Se desarrollará un sistema de registro e inscripción de los vendedores informales, que permita caracterizarlos para la elaboración de las líneas de acción y programas que integran la política pública. El registro de los venteros informales se actualizará de manera permanente y será concertado con las asociaciones de venteros;
- h) Disponer de espacios seguros para las actividades que realizan los vendedores informales;
- i) La política pública establecerá la carnetización de los vendedores informales para facilitar su identificación en el espacio público. Las organizaciones de vendedores informales legalmente constituidas podrán realizar la veeduría a la carnetización.

#### **A nivel Distrital**

**ACUERDO 812 DE 2021.** Por el cual se establecen los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Distrital de Vendedores Informales y se dictan otras disposiciones.

**ARTÍCULO 1. Objeto.** El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Distrital de Vendedores Informales, los cuales estarán formulados en consonancia con la Ley 1988 de 2019 "Por la cual se establecen los lineamientos para la formulación, implementación y evaluación de una política pública de los vendedores informales y se dictan otras disposiciones" con el fin de procurar los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital, al trabajo, al principio de confianza legítima y a la convivencia en el espacio público de las personas que se dediquen voluntariamente al comercio de bienes o servicios en el espacio público como vendedores informales, así como proteger, reglamentar y controlar el uso y aprovechamiento del espacio público del Distrito Capital.

**ARTÍCULO 5. Principios.** La formulación de la política pública deberá orientarse por los siguientes principios básicos que la caracterizan como:

- a. Dignidad Humana. Los vendedores informales son sujetos libres de elegir un proyecto de vida, profesión u oficio por lo que se les deben garantizar el respeto a la dignidad humana y a los derechos humanos del trabajador informal en condiciones dignas.
- b. Diversidad poblacional, social y cultural. Se respetará la diversidad de características, circunstancias y necesidades de los vendedores informales; la diversidad de actividades, las prácticas y las dinámicas artísticas, culturales y patrimoniales de las actividades económicas que ocurren en el espacio público para los fines de identificación y registro; así como la necesidad de abordar estas diversidades mediante enfoques específicos y diferenciados.

c. Buena Fe. Debe existir coherencia en las actuaciones que adelante la administración y la población de vendedores informales, respetando los compromisos adquiridos y los derechos reconocidos por las normas legales y la jurisprudencia de las Altas Cortes colombianas. Se debe presumir la buena fe respecto de aquellas actividades que realizan los vendedores informales, no pueden ser consideradas por sí mismas ilegales, ni pueden ser estigmatizadas o criminalizadas por esta razón.

d. Participación. Participación real y efectiva de la ciudadanía, organizaciones de vendedores informales y demás actores en el proceso de la formulación de la política pública.

**ARTÍCULO 6. Lineamientos.** La política pública de los vendedores informales en el Distrito Capital deberá formularse a partir de los lineamientos establecidos en el artículo 4º de la Ley 1988 de 2019 y los que a continuación se establecen:

a) La Administración Distrital a través de las entidades de los sectores central, descentralizado y de las localidades en el marco de sus competencias, adelantarán las acciones que fortalezcan la caracterización e identificación con enfoques diferenciales de todos los vendedores informales del Distrito Capital, de acuerdo con las categorías contempladas en la Ley 1988 de 2019 y en el artículo segundo del presente Acuerdo. Dicho registro se actualizará de forma periódica.

b) Fortalecer las estrategias para la inclusión de todos los vendedores informales en el R.I.V.I. según la Ley 1988 de 2019 y el artículo segundo del presente Acuerdo.

El proceso de inscripción en el Registro Individual de Vendedores Informales RIVI se actualizará de manera permanente y será concertado con las organizaciones de vendedores informales, los movimientos y colectivos de base comunitaria. Propender para que el RIVI sea un instrumento para la elaboración de las líneas de acción y los programas que integran la política pública y para reconocer nuevos vendedores, sin que esto implique retirar del sistema de información a quienes ya se han reconocido de ocupación u oficio en el Distrito Capital.

#### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO**

**Artículo 313.** Corresponde a los Concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.
3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.
4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.
5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos. Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 313. 7 de julio de 1991 (Colombia).

#### **DECRETO LEY 1421 de 1993**

**Artículo 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.

#### **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, este proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el marco fiscal de mediano plazo,

toda vez que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nuevas fuentes de financiación.

## **6. CONCLUSIONES**

Este Proyecto de Acuerdo propone la inclusión de un nuevo mecanismo para la captura de valor en el sistema de Transmilenio. Su aprobación generaría incentivos para que la ciudadanía retorne de manera gradual y se apropie del sistema. También, este Proyecto contribuiría al aprovechamiento económico y a la formalización de algunas de las dinámicas que diariamente se ven y afectan el funcionamiento ordinario del sistema Transmilenio.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
**Concejal de Bogotá D.C**  
**Partido Centro Democrático**

**PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL  
APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS  
ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que les confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**Artículo 1. Objeto.** Establecer lineamientos para el aprovechamiento económico a través de la modalidad de alquiler del espacio de las zonas de circulación en las estaciones del Sistema Transmilenio para la venta de confitería, productos comestibles empaquetados y bebidas envasadas.

**Artículo 2- Definiciones.**

*Confitería* - Productos alimenticios a base de azúcar, golosinas y caramelos.

*Productos comestibles empaquetados* - Se entiende por empaquetado a todo aquel proceso para proteger y resguardar un producto durante los procesos de distribución, almacenaje y manipulación. El empaquetado de alimentos tiene como función mantener en condiciones óptimas su contenido.

*Bebidas envasadas* - Son aquellas bebidas que cuentan con un envase plástico o de otro material que permiten manipulación simple.

**Artículo 2. Lineamientos.** La Empresa de Transporte Transmilenio, definirá los corredores de circulación aptos, de acuerdo a un estudio de flujos que garantice el correcto funcionamiento del sistema en cada una de sus estaciones.

**Artículo 3. Ejecución.** Instituto para la Economía Social en coordinación con la Secretaria Distrital de Salud, Secretaria Distrital de Desarrollo Económico, Transmilenio y la secretaría de Seguridad de manera articulada y acorde a sus competencias, se desarrollarán las de condiciones para el alquiler de estos espacios y se definirá la lista de priorizados (adultos mayores y madres cabeza de hogar).

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_ días del mes de \_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## Referencias

- Avendaño, W. C. (2020). Impacto social del Covid-19 en un contexto de informalidad . *Revista ESPACIOS*, 39 - 48.
- EL TIEMPO. (21 de Abril de 2018). *Concentración de ventas informales junto a estaciones de Transmilenio*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/cifras-de-vendedores-ambulantes-en-bogota-207566>
- Flórez, D. F. (2012). *COMERCIO INFORMAL EN TORNTO AL SISTEMA TRANSMILENIO Y OPORTUNIDADES DE FORMALIZACIÓN BASADAS EN MODELOS TOD*. Bogotá: Universidad de los Andes .

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE INCORPORA EL SISTEMA DE RADIO FRECUENCIA DE LAS COMPAÑÍAS DE TAXIS AL CENTRO DE COMANDO, CONTROL, COMUNICACIONES Y CÓMPUTO (C4) DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO**

Incorporar el sistema de radio frecuencia de las compañías de taxis al centro de comando, control, comunicaciones y cómputo (C4) de la Policía Metropolitana de Bogotá.

##### **2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

Históricamente, los taxistas en Bogotá han contribuido significativamente con la seguridad de la ciudad. Sin embargo, podríamos considerar que su aporte sería más eficaz si se eliminaran algunas de las barreras con las que cuentan. Estas son:

(i) Los canales de comunicación. Si bien los taxis cuentan con su propio sistema de radiofrecuencia, su alcance se reduce a los taxistas de su empresa y a la central de taxis a la que pertenecen.

(ii) El acceso a los recursos tecnológicos. De acuerdo a las condiciones económicas y sociales por las que atraviesa la ciudad, muchos taxistas prefieren evitar el uso de dispositivos móviles. A eso, hay que sumarle la barrera que existe por cuenta del acceso a la red de telefonía celular.

(iii) La difusión de la información. Muchas veces los reportes no alcanzan el nivel que se requiere para que sean tenidas en cuenta por parte del actuar de las autoridades.

Por ello, y con el ánimo de superar las barreras impuestas, esta iniciativa busca conectar la radio frecuencia de los taxis directamente al C4 de la Policía Metropolitana. De esta forma, no solamente estaríamos los actos delictivos individuales, sino que conformaríamos un sistema de vigilancia permanente y continuo, que no solamente protegería a los ciudadanos en general, sino que también protegerían a los cerca de 50.000 taxistas que tiene Bogotá.

##### **3. CONTEXTO**

Teniendo en cuenta que es la primera vez que esta iniciativa se presenta, no cuenta con referencias que sirvan enmarcar el objeto de la misma. Aunque, se precisa que la presente iniciativa fue sometida a una etapa preliminar de consultoría. Por ello, esta sección se destinará para presentar dos escenarios puntuales.

Escenario 1. “¿Es posible incluir nuevos mecanismos de alerta y prevención de delitos al Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C4)?”

Técnicamente existe la factibilidad de incorporar un nuevo módulo que permita identificar un sistema de alerta y prevención a través de la Línea de Emergencias 123 de Bogotá, previo el correspondiente estudio técnico y financiero de proyecto a desarrollar.

Teniendo en cuenta esto, el reto radicaría en conectar la frecuencia de la red a la línea 123. Esto, bien puede ser de forma directa o de forma indirecta a través de algún operador.

Ahora, respecto a las condiciones técnicas, tenemos:

Escenario 2. “¿Qué requisitos debería cumplir una iniciativa para incluirse como un nuevo mecanismo de alerta y prevención de delitos dentro del Centro de Comando, Control, Comunicación y Cómputo C4?”

En este sentido y frente a una posible iniciativa de este orden, se deberá cumplir con unos criterios técnicos que vayan acorde con la actual estructura tecnológica del sistema que compone el Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo de Bogotá. Asimismo, toda iniciativa deberá ser evaluada y revisada por el equipo técnico interno del C4, quienes conocen y llevan la trazabilidad de la tecnología ya implementada, tanto la que está en mejora como la que actualmente se encuentra en proceso de modernización.

Es por ello que, cualquier tipo de iniciativa no solamente deberá cumplir con todos estos criterios de orden técnico y tecnológico, sino que además deberá estar alineada con las políticas, planes, metas y estrategias de la Policía Metropolitana de Bogotá, en conjunto con el C4 y la propia Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, con el fin de que pueda determinarse su utilidad dentro del sistema Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo de la ciudad. Finalmente, dado que el C4 es parte integral de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, cualquier tipo de iniciativa de acuerdo con su naturaleza, podrá ser considerada y evaluada por las Direcciones de la Secretaría en las que se encuentre competencia como la TIC y/o la Oficina Asesora de Análisis de la Información, a efectos de decidir y definir la factibilidad de implementación de las posibles iniciativas, bajo los criterios técnicos correspondientes.

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 A NIVEL CONSTITUCIONAL**

**Artículo 218.** La ley organizará el cuerpo de Policía. La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

#### **3.2 LEYES A NIVEL NACIONAL**

**DECRETO NACIONAL 4366 DE 2006** "Por el cual se regula operatividad de los Sistemas Integrados de Emergencias y Seguridad, SÍES", que en su artículo 2 señala que el SIIES está conformado por varios subsistemas, entre ellos el: "1. Número Unico Nacional de Seguridad y Emergencias (123) (..) integrado en un numero único liderado por las fuerzas de reacción del Estado, para la atención de requerimientos de la ciudadanía en cuanto a eventos de seguridad, convivencia ciudadana, emergencias y desastres. Dicho subsistema debe ser de funcionalidad avanzada, tecnología de punta y escalable, para garantizar la respuesta en el menor tiempo posible

**DECRETO NACIONAL 2434 DE 2015** "Por el cual se adiciona el Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones; 1078 de 2015, para crearse el Sistema Nación al de Telecomunicaciones de Emergencias como parte del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres" establece la "Creación del Sistema Nacional de Telecomunicaciones de Emergencias (SP/TE). Créase el Sistema Nacional de Telecomunicaciones de Emergencias (SP/TE), con el fin de contribuir al logro de los objetivos del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y de fortalecer el desempeño eficiente de sus componentes.

Que define que los "Centros de Atención de Emergencias hacen parte del Sistema Nacional de Telecomunicaciones de Emergencias en la categoría individuo-autoridad, y corresponde a estos la recepción y direccionamiento de las comunicaciones hacia las entidades encargadas de atender la emergencia.

### **3.2 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

**DECRETO DISTRITAL 053 DE 2002** "Por el cual se crea el Comité para la implementación del Número Único de Emergencias y Seguridad del Distrito Capital establece las funciones y la conformación del citado Comité"

El sistema integrado que se ocupará de recibir llamadas de los ciudadanos o de las entidades solicitando ayuda en casos de emergencias de cualquier tipo o reportando casos de policía, y de despachar las unidades de los organismos de emergencia y seguridad en forma coordinada, para dar una respuesta eficiente y rápida para cada uno de los escenarios de emergencias y seguridad.

**DECRETO DISTRITAL 132 DE 2009** Establece que La red de equipamientos de prevención y atención de emergencias está conformada por las estaciones de Bomberos, los inmuebles afectados al Sistema integrado de Seguridad y Emergencias Número Único 123, Centro Operativo de emergencias (COE), Centro Regulador de emergencias (GR 11), Unidad Operativa de la Cruz Roja, Unidad Operativa de la Defensa Civil y Centro de Enfrenamiento y Capacitación ubicados dentro de las Estaciones de Bomberos de Puente Aranda y Kennedy.

**ACUERDO DISTRITAL 637 DE 2016** Créase la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia como un organismo de/sector central con autonomía administrativa y financiera, cuyo objeto consiste en orientar, liderar y ejecutar la política pública para la seguridad ciudadana, convivencia y acceso a los sistemas de justicia; la coordinación interinstitucional para mejorar las condiciones de seguridad a todos los habitantes del Distrito Capital, en sus fases de prevención, promoción, mantenimiento y restitución

Establece las funciones básicas de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en donde se encuentra Coordinar y operar el Sistema Integral de Seguridad y Emergencias NUSE 123 del Distrito Capital, de manera conjunta, con la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias - CRUE, y la Policía Metropolitana de Bogotá - MEBOG, con el objetivo de garantizar una respuesta rápida y eficiente para la prevención y atención de los eventos de emergencias y seguridad en el Distrito Capital

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

Que el Centro de Operaciones de Emergencias - COE, para el Sistema Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Computo - C4, se encuentra establecido en la Estrategia Distrital de Respuesta a Emergencias (Marco de Actuación) formulado por las entidades del Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático SDGR-CC

### **4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con el objeto del presente proyecto.



**Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.  
(...)
10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.

**Decreto Ley 1421 de 1993:**

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

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

**5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Esta iniciativa genera un impacto mínimo, que perfectamente puede ser atendido por el presupuesto del sector.

**6. CONCLUSIONES**

La seguridad en Bogotá debe ser una prioridad para la administración y para toda la población, por lo que la articulación de cerca de 60.000 conductores de taxi es necesario para complementar el reporte, la reacción y seguimiento a los delitos en Bogotá. Además, sería una gran oportunidad para enaltecer la labor civil que prestan los taxistas dentro del componente integral y de funcionamiento orgánico de la ciudad.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**  
Concejal de Bogotá D.C  
Partido Centro Democrático

**PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE INCORPORA EL SISTEMA DE RADIO FRECUENCIA DE LAS  
COMPAÑÍAS DE TAXIS AL CENTRO DE COMANDO, CONTROL, COMUNICACIONES Y  
CÓMPUTO (C4) DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

**ACUERDA**

**Artículo 1. OBJETO.** Incorporar el sistema de radio frecuencia de las compañías de taxis al centro de comando, control, comunicaciones y cómputo (C4)

**Artículo 2. LINEAMIENTOS.** La Administración Distrital a través de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, se encargará de cumplir con los siguientes lineamientos:

1. Cree el registro para el ingreso de las empresas de taxis que quieran ser parte de la iniciativa.
2. Establézcanse las condiciones mínimas para que se incorporen los taxis de forma gradual y progresiva.
3. Destínese un equipo especial para la atención de los reportes propios realizados por los taxis.

**Artículo 3. RESPONSABILIDADES.**

(I) La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia será la encargada de realizar el proceso de articulación de las líneas radiotelefónicas de empresas de taxis al Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C4), así como realizar el estudio técnico del proyecto a desarrollar

(II) La Policía Metropolitana de Bogotá tendrá el deber de conformar un equipo que se encargue de recibir los aportes de los taxistas, así como de llevar el procedimiento correspondiente.

**Artículo 4. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

- Cámara de Comercio de Bogotá. (2021). *Encuesta de percepción y victimización de Bogotá 2021*. Recuperado de: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/27414/Encuesta%20de%20percepci%c3%b3n%20y%20victimizaci%c3%b3n%20Bogot%c3%a1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Escobedo, L., Alfonso, A., Arango, V., Betancourt, P., Parra, J., Salas, L., Valencia, S. (2008). *Los taxistas como factor significativo en la seguridad de Bogotá*. pp. 71-85 ISSN 1794 – 3108, Rev. crim., Volumen 50, Número 2
- Kienyke (18 de noviembre de 2021). *Asesinan a taxista en Bogotá en presunto intento de atraco*. <https://www.kienyke.com/bogota/en-aparente-robo-asesinan-a-taxista-en-bogota>
- Policía Nacional (2022). *Hurto a Personas*. Grupo de Información de Criminalidad Publímetro. Colombia

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### **OBJETO DEL PROYECTO**

El presente proyecto tiene por objeto establecer los lineamientos de la política pública para la promoción de la bicicleta a través de las tecnologías de la información y la comunicación TICs, buscamos fortalecer toda la red de información distrital entorno a la bicicleta para hacer más eficaz y eficiente el uso de las nuevas tecnologías en pro de la utilización de la bicicleta, como un instrumento de transporte limpio y que contribuye a la movilidad de la ciudad, fomentando en paralelo una excelente condición física de los ciudadanos de la capital.

Toda la información y aplicaciones existentes están dirigidas a los ciudadanos que se desplazan en bicicleta y vehículos de tracción humana, pero sin una articulación u organización para que los ciclistas puedan optimizar sus desplazamientos y tomen medidas de prevención en seguridad, mejorando así su calidad de vida y experiencia ciudadana. Datos como: Cicloparqueaderos, rutas seguras, red de ciclorrutas, bicicarriles, trafico, Bicitalleres, planes turísticos, puntos de registro de bicicletas y auxilio al ciclista, se encuentra disponible por medio de diferentes opciones, de manera individual y desarticulada entre sí, es de esta forma que queremos mejorar la experiencia de los ciclistas de la ciudad que utilizan o han utilizado estos mecanismos y atraer a más personas que quieran implementar la bicicleta como una forma de vida, haciendo estas herramientas más accesibles desde cualquier punto de la ciudad y momento del día, con enfoque en la seguridad del ciclista.

##### **I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

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

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

**Artículo 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 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común

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

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

**Artículo 313.** Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

- **DE ORDEN LEGAL**

**Ley 105 de 1993**

Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 3. 1.**

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”.

**Ley 1341 de 2009** “Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC-, se crea la agencia nacional de espectro y se dictan otras disposiciones”

**Artículo 3. Sociedad de la información y del conocimiento.** El Estado reconoce que el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el despliegue y uso eficiente de la infraestructura, el desarrollo de contenidos y aplicaciones, la protección a los usuarios, la formación de talento humano en estas tecnologías y su carácter transversal, son pilares para la consolidación de las sociedades de la información y del conocimiento.

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

**Artículo 2.** Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (...)

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

**Ley 1503 de 2011** “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

### **Ley 1811 de 21 de octubre de 2016**

Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el [Código Nacional de Tránsito](#).

Esta ley trae diferentes normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un

- pasaje abonado en su tarjeta.
- Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.
- Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

**Artículo 67.** Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

**Artículo 94.** Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas.

#### **Decreto 2573 2014**

Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en línea, se reglamenta parcialmente la Ley 1341 de 2009 y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 5.** Componentes. Los fundamentos de la Estrategia serán desarrollados a través de 4 componentes que facilitarán la masificación de la oferta y la demanda del Gobierno en Línea.

**1. TIC para Servicios.** Comprende la provisión de trámites y servicios a través de medios electrónicos, enfocados a dar solución a las principales necesidades y demandas de los ciudadanos y empresas, en condiciones de calidad, facilidad de uso y mejoramiento continuo.

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

**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”

**Acuerdo 668 de 2017** Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.

**Acuerdo 663 de 2017** Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital.

**Acuerdo 660 de 2017** Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones

**Acuerdo 558 de 2014** Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

**Acuerdo 506 de 2012** “Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza”

**Acuerdo 346 de 2008** “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”

**Acuerdo 236 de 2006**

“Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital”

**Acuerdo 708 de 2018**

Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones

**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”

**Título II**

Propósitos, logros de ciudad y programas

**Capítulo III**

Programas y metas del cuatrienio del plan distrital de desarrollo

**Artículo 12. Metas trazadoras.**

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

44	Reducir los mercados criminales, los delitos, las muertes y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, a niños, niñas, jóvenes, peatones, bicusuarios y usuarios del transporte público	Número de denuncias por hurtos de bicicletas	8130	Hurto de bicicletas fuente SIEDCO (Corte 05/04/2020)	Disminuir 8% los casos de hurto a bicicletas
----	---	--	------	--	--

**Artículo 13.** Programas estratégicos. En el marco del presente Plan Distrital de Desarrollo se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos



13	Sistema de movilidad sostenible	89	Aumentar en un 50% los viajes en <b>bicicleta</b> a través de la implementación de la política pública de la <b>bicicleta</b>	Viajes en <b>Bicicleta</b>	880367	Encuesta de Movilidad 2019	Aumentar en un 50% los viajes
----	---------------------------------	----	---	----------------------------	--------	----------------------------	-------------------------------

**Artículo 73. Metas compartidas Distrito – escalas territoriales de Borde, Subregional y Regional**

Escala Regional (RAPE)			
No	Temática	Prioridades del PDD	Escala
2	Turismo	Fortalecimiento del turismo de bicicleta	Regional

**Artículo 106. Política pública de la bicicleta.** La Administración Distrital adoptará la política pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

La política tendrá énfasis en entre otros, en aspectos como: fortalecimiento de la cultura, cadena productiva de la bicicleta, optimización de la seguridad (personal y vial), implementación de servicios complementarios como el sistema de bicicletas públicas, ampliación, conectividad y mejora de la infraestructura para bicicletas y Cicloparqueaderos, en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley ProBici) programas enfocados en su uso con enfoque de género como componente transversal, y articulación interinstitucional para su gestión.

**Artículo 107. Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá.** La Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; como parte del Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

**II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA**

En las últimas décadas la Bicicleta ha tomado un rol protagónico en todo el planeta, de ahí la necesidad de ir adecuando la infraestructura pertinente al crecimiento de la demanda en el uso de la bicicleta, de la mano la implementación de las diversas políticas públicas que permitan un acceso oportuno y de respuestas reales a las problemáticas que alrededor se puedan presentar.

Nuestro país no es ajeno a este crecimiento en el uso de la bicicleta, a lo largo de varias décadas la ciudad de Bogotá ha impulsado de diversas formas el uso de la bicicleta y ha fomentado nuevas formas de transportarse de manera alternativa y amigable con el medio ambiente, incrementando de apoco los espacios adecuados para el tránsito de bicicletas y promoviendo en la ciudadanía procesos que fortalezcan el uso adecuado, seguro y masivo de la bicicleta.

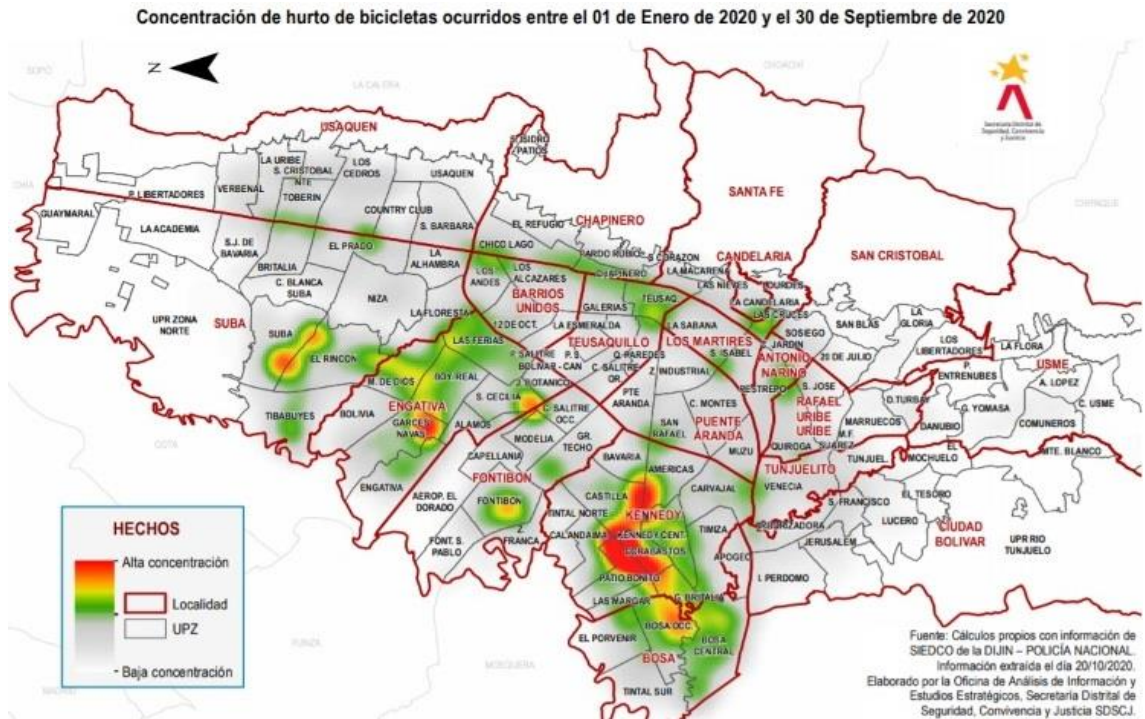
Según una investigación que realizó el Banco Interamericano de Desarrollo **BID** en 56 ciudades de América Latina sobre el uso de la bicicleta en el 2015, una de las ciudades con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día es Bogotá, como lo demuestra el siguiente gráfico.



Figura 1. Número de viajes en bicicleta reportados por día.

Fuente: investigación BID.

En este importante número de acciones que se realizan, siempre faltan varias cosas por mejorar, y uno de los mayores flagelos que azota a nuestros ciclistas en toda la capital ha sido la inseguridad, que ha afectado no solo indicadores como el hurto de bicicletas y lesiones a ciclistas, sino además ha cobrado, lastimosamente, varias vidas a lo largo de los últimos años; en este año y a raíz de lo que esta atravesando el mundo entero con el virus del COVID-19, hemos visto como las cifras en comparación con otros años se han incrementado, por lo menos en el hurto a bicicletas.



Fuente: SIEDCO a 20/10/2020

# Hurto de bicicletas

Sexo de la Víctima	Ene-Sep2019	Ene-Sep2020	Diferencia Ene-Sep	Variación % Ene-Sep
FEMENINO	1162	1579	417	35.9 %
MASCULINO	4669	6332	1663	35.6 %
NO REPORTA	69	112	43	62.3 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>5900</b>	<b>8023</b>	<b>2123</b>	<b>36 %</b>

## Comportamiento mensual



Fuente: SIEDCO a 19/10/2020

Según Bogotá como vamos la bicicleta es uno de los 10 bienes que más hurtan en Bogotá. Cada día se roban 21 ciclas y en 4 de cada 10 hurtos opera la modalidad de atraco. En el 2019 se presentaron 8.129 hurtos de este elemento en la ciudad durante todo el año según cifras de la secretaría de seguridad y en lo que va corrido de este año ya van 8.023, faltando aun 3 meses para terminar 2020. Las localidades de Suba, Engativá y Kennedy concentraron el mayor número de caos reportados.

De acuerdo con el balance del mes de octubre de la secretaría de seguridad de Bogotá, entre enero y septiembre el hurto **de bicicletas aumentó en un 36% al pasar de 5.900 robos en el 2019 a 8.023 casos este año.**

Hoy en día se han implementado nuevas tecnologías como eje fundamental de crecimiento, en ese sentido se han implementado también varias herramientas que han facilitado de alguna manera la promoción y divulgación de procesos por parte de la administración distrital; en temas de bici puntualmente existen algunas acciones que les sirven a los ciclistas y biciusuarios como herramientas de mitigación del hurto, además que generan otras alternativas, dentro de estas se encuentran las siguientes.

### Registro Bici Bogotá

Si usted no ha registrado su bicicleta, puede usar esta herramienta. Creando un usuario y completando la información pedida, su bici entra a hacer parte de los registros oficiales. Así, ayuda a combatir el comercio de bicis robadas y proporciona un insumo para buscar la suya en caso de hurto.



## SIMUR

En el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (Simur) usted encontrará todo lo relacionado con movilidad en Bogotá. Aquí puede consultar rutas de Transmilenio y SITP y puntos de recarga de Tú Llave, buscar ciclorrutas, consultar la tarifa de taxis, consultar comparendos de tránsito, entre otras funciones adicionales.



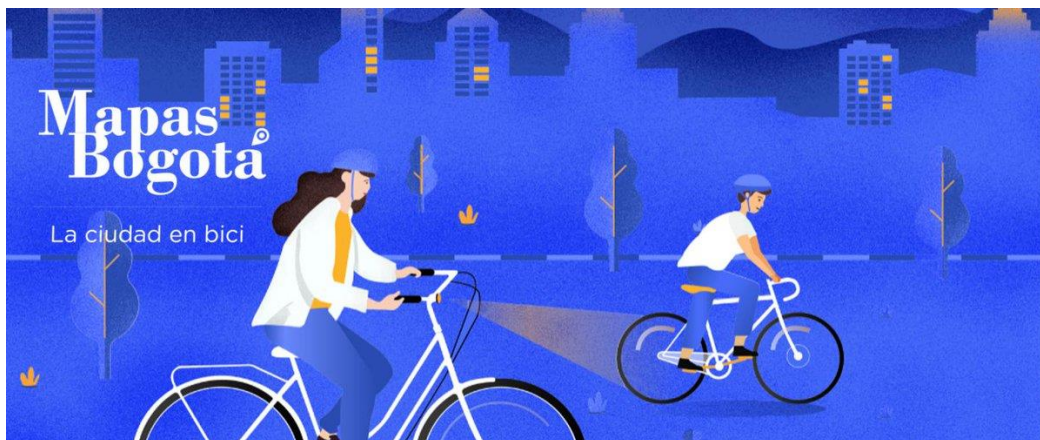
## Bogotá DC Travel

Es una herramienta en la que podrán encontrar planes para hacer en la capital. Habilitando su GPS, la app le ofrecerá 137 atractivos culturales, urbanos y de naturaleza. También les ofrece inscripción a recorridos turísticos gratuitos con diferentes temáticas. Además, le indica qué planes puede hacer en bicicleta.



### Mapas Bogotá Bici

Puedes Calcular el tiempo, la distancia y la hora de llegada al punto de destino, ver el trayecto desde el punto de origen al punto de destino, visualizar el estado del clima durante todo el trayecto y ubicar los Cicloparqueaderos más cercanos.



Esta última siendo una de las más relevantes, porque sirve de guía a los ciclistas ubicando una ruta segura para transitar por la ciudad; por otro lado realizamos una encuesta entre 65 bicisuarios de la ciudad, donde les preguntamos si conocían o habían utilizado esta aplicación y solamente 5 personas adujeron conocerla y haberla utilizado, de estos 5, la totalidad de los usuarios mencionaron que la aplicación tiene muchas fallas de manejo o simplemente no les parecía útil como existe, de esta manera hemos evidenciado de forma práctica, como siendo esta una herramienta valiosa no está configurada adecuadamente y en sincronía con las demás aplicaciones para el mejor aprovechamiento; tampoco la mayoría de herramientas digitales en torno a la bicicleta ha tenido una suficiente promoción o divulgación dentro de los grupos de interés o ciudadanos en general.

Por lo cual buscamos potenciar estas aplicaciones para el beneficio de la ciudadanía y en pro del impulso al uso de la bicicleta en el distrito, ya que cada vez mas personas se suben a la bicicleta por ser un vehículo en el cual se permite evitar la aglomeración de personas en comparación con el trasporte público.

## VIAJES DIARIOS EN BICICLETA ANTES Y DESPUÉS DE LA PANDEMIA



Fuente:

El Tiempo, 25 de septiembre 2020

Estos instrumentos tecnológicos tienen un gran impacto en la utilización de la bicicleta como medio de transporte masivo hoy en día, la organización eficaz y eficiente de estos, ayudará a tomar la decisión de subirse a esta cada día a más personas, pues generará en los ciudadanos mayor seguridad en su trayecto y así mismo podrá ayudar a la disminución del hurto de bicicletas, contrarrestando este flagelo por medio de alertas tempranas a las autoridades.

### III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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

#### **DECRETO LEY 1421 de 1993 "Estatuto Orgánico de Bogotá".**

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

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

(...)

#### **IV. IMPACTO FISCAL**

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

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

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

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

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

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

#### **V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS**



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El Concejo de Bogotá

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

#### **VI. ARTICULADO**

##### **Acuerda:**

**Artículo 1. Objeto.** El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales en el Distrito Capital, para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en pro de la bicicleta.

**Artículo 2. Principios.** La Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales se desarrollará con fundamento en los principios constitucionales de igualdad, eficacia, economía, eficiencia, celeridad y publicidad, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, artículo 3 de la Ley 489 de 1998 y artículo 3 de la Ley 1437 de 2011.

**Artículo 3. Fundamentos.** Los fundamentos en los cuales se basa la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, están en relación con el artículo 4 del decreto 2573 de 2014, y son los siguientes:

**a. Excelencia en el servicio al ciudadano:** Propender por el fin superior de fortalecer la relación de los ciudadanos con el Estado a partir de la adecuada atención y provisión de los servicios, buscando la optimización en el uso de los recursos, teniendo en cuenta el modelo de Gestión Pública Eficiente al Servicio del Ciudadano y los principios orientadores de la Política Nacional de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano.

**b. Apertura y reutilización de datos públicos:** Abrir los datos públicos para impulsar la participación, el control social y la generación de valor agregado.

**c. Estandarización:** Facilitar la evolución de la gestión de TIC alrededor de la bicicleta en el distrito capital hacia un modelo estandarizado que aplica el marco de referencia de arquitectura empresarial para la gestión de TIC.

**d. Interoperabilidad:** Fortalecer el intercambio de información entre entidades y sectores de la administración distrital.

**e. Neutralidad tecnológica:** Garantizar la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, emplear contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, así como garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

**f. Innovación:** Desarrollar nuevas formas de usar las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para producir cambios que generen nuevo y mayor valor público.

**g. Colaboración:** Implementar soluciones específicas para problemas públicos entorno al uso de la bicicleta en la ciudad, mediante el estímulo y aprovechamiento del interés y conocimiento de la sociedad, al igual que un esfuerzo conjunto dentro de las propias entidades públicas y sus servidores.

**Artículo 4.** Implementación de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales. El Gobierno Distrital diseñará e implementará una política pública que recoja los Principios y fundamentos establecidos por este Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año a partir de la publicación del presente acuerdo, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta contar con herramientas digitales optimas y con las garantías de accesibilidad, seguridad y reconocimiento en concordancia con lo planteado en los artículos anteriores de este Acuerdo.

**Artículo 5.** La administración distrital generará una estrategia de promoción y divulgación suficiente y adecuada para esta Política Pública en el Distrito Capital, que involucre a grupos o colectivos de bicicletas, consejos locales de la bicicleta y ciudadanía en general; fomentándola primordialmente dentro de las diversas acciones en torno a la bicicleta que el distrito lleva a cabo a través de sus programas y proyectos en diferentes espacios de la ciudad.

**Artículo 6.** Instancia de evaluación y vigilancia. Una vez se establezca la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, la administración distrital delegará una entidad responsable en el distrito de evaluar y vigilar el cumplimiento de la misma, así como el funcionamiento óptimo y coordinado de las diferentes herramientas digitales.

**Artículo 7.** Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

## **PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

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