



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

AÑO III N°. 3441 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCIA BAQUERO OCT 05 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 517 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL DE BOGOTÁ”.....	11457
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 518 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DE BOGOTÁ”.....	11464
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 519 DE 2022 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ”...	11472

## PROYECTO DE ACUERDO N° 517 DE 2022

### PRIMER DEBATE

#### POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL DE BOGOTÁ

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### 1. OBJETO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto dictar los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.

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

En el 2021, la Unidad de Mantenimiento Vial entregó un aplicativo web llamado "Reporte de Daños Viales". Este, se diseñó con el fin de recoger aportes ciudadanos que permitieran fortalecer el ejercicio de diagnóstico de la malla vial, el tratamiento de datos geográficos automatizados y la priorización de sus intervenciones. Dicho aplicativo se desarrolló de manera doméstica y utilizando como soporte la página oficial de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV.

Ahora bien, según su creador, su acceso podría ser desde cualquier dispositivo móvil o desde cualquier computador a través de un link. Además, contiene algunos requisitos mínimos como contar con una cuenta Gmail para poder conocer quién reporta los huecos y de alguna forma poder hacerle seguimiento a la reparación en caso.

## 2.1 PROBLEMÁTICAS

Después de un periodo significativo de prueba, se han diagnosticado algunos errores dentro del funcionamiento del aplicativo. Pero, mucho más allá de ello, las principales problemáticas se han presentado en cuanto a su acceso, ya que, si bien es cierto que podría accederse desde cualquier dispositivo, su funcionalidad se ve afectada al ingresar desde dispositivos móviles como el celular.

La carga de archivos adjuntos y demás herramientas, se hace compleja una vez se realiza la solicitud a través del dispositivo móvil. Por ello, la iniciativa de este Proyecto, pretende dictar los lineamientos para que se realice la migración desde el aplicativo web hacia una aplicación híbrida. Las razones que acompañan la intención de esta iniciativa, se expondrán con mayor profundidad dentro de la sección de contexto del presente Proyecto de Acuerdo. Por último, y antecediendo a las problemáticas, es preciso señalar que la migración de este aplicativo garantizaría un aumento significativo respecto al número de usuarios.

## 2.2 CONTEXTO

Al revisar algunos antecedentes, encontramos que: no es la primera vez que la aplicación se presenta a la ciudad. Justo, hace 4 años, la Unidad de Mantenimiento Vial ya había diseñado un portal web para el reporte de huecos y baches. Sin embargo, al igual que con la versión actual del aplicativo, esta no contaba con una extensión móvil, lo que en su momento provocó un número de registros muy bajos. Por ello, se cree que la introducción de esta extensión no tendría problemas por realizarse de manera doméstica, y su diseño y control podría surgir de una colaboración entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano. Se considera que la aplicación o extensión móvil ayudaría a resolver y agilizar el proceso de intervención de cada hueco o reporte de mal estado, teniendo en cuenta que, gracias a la consolidación de una base de datos, se puede identificar más fácilmente a la Entidad responsable y que sea esta la encargada de gestionar las acciones a las que haya lugar. Ahora bien, en medio de la transformación tecnológica en la que se están desempeñando cientos de ciudades en el mundo y con aras de que Bogotá se convierta en una ciudad inteligente, se hace necesario diseñar herramientas para que la ciudadanía obtenga participación real e incidente. Vemos en este Proyecto de Acuerdo una oportunidad para acercar a la ciudadanía a la gestión de las Entidades de forma directa, sin intermediarios, de manera rápida, ágil y sobre todo sencilla.

De esta forma, y teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, a continuación, presentaremos algunas de las características actuales del aplicativo y cuáles serán las necesidades que se podrían atender teniendo en cuenta su proceso de migración y actualización. La versión 2021 del aplicativo cuenta con: una breve descripción del tipo de afectación, un registro fotográfico y un soporte de coordenadas. Además de ello, tiene una extensión que le permite al ciudadano registrar con nombre propio la solicitud de mantenimiento ante la Unidad de Mantenimiento Vial. Ahora bien, teniendo en cuenta que lo que se quiere es mejorar su acceso, se propone que:

Se migre desde la web app que se tiene hacia una app híbrida. Con esto, lograríamos que la totalidad de funciones se habiliten, pero, además de ello, se aumente considerablemente su accesibilidad, ya que este tipo de aplicaciones híbridas están diseñadas para funcionar en cualquier sistema operativo (Dharmwan, 2021). Adicional a ello, y gracias a que las aplicaciones híbridas utilizan una única base de código para todas las plataformas, la Unidad de Mantenimiento Vial no tendría que configurar un nuevo código para el aplicativo. Con esto, y recordando nuevamente el propósito del Proyecto, la idea sería genera mayor accesibilidad al aplicativo.

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 A NIVEL 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.

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

##### **LEY 1682 DE 2013**

**ARTÍCULO 5º.** Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

**ARTÍCULO 8º.** Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

**Calidad del servicio.** La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables.

### 3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL

#### **ACUERDO 10 DE 2010 "Por el cual se adoptan los Estatutos de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial del Distrito Capital"**

**ARTÍCULO 3.- FUNCIONES.** - La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, en desarrollo de su objeto tendrá las siguientes funciones:

2) Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.

3) Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.

### 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 podrá desarrollar en el marco de las competencias y el alcance la Unidad de Mantenimiento vial de Bogotá.

## **6. CONCLUSIONES**

El alcance de la aplicación híbrida brindaría las garantías suficientes para que la gobernanza aumente de forma considerable y se restablezca en el mérito del servicio civil de la Unidad de Mantenimiento Vial. Consideramos que este Proyecto de Acuerdo no supone un esfuerzo mayor por parte de las Entidad, por lo que serían muchos más los beneficios que los costos que implicaría su desarrollo.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 517 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN  
MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL 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.** Dictar los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.**

1. Ordénese a la Unidad de Mantenimiento Vial iniciar el proceso de transición para que el aplicativo móvil de la Unidad, se transforme en un aplicativo híbrido y de libre descarga para los ciudadanos de Bogotá.
2. Corrijase los errores de funcionamiento presentados por el servidor antes de lanzar el aplicativo a las tiendas de descargas.
3. Actualícese la información periódicamente, sin extender los plazos propuestos para ello.
4. Elabórese un informe trimestral, con la cantidad de reportes recibidos, en donde se logre distinguir el tipo de fuente desde el que se realizó el reporte. Es decir, si fue a través del aplicativo web, o si, por el contrario, fue a través de la aplicación móvil.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

1. La Unidad de Mantenimiento vial, a través de su Subdirección Técnica de Mejoramiento de la Malla vial, será la encargada de realizar el proceso de migración del aplicativo móvil hacia la aplicación híbrida propuesta.

**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

- Dharmwan, S. (17 de Marzo de 2021). *CYNOTECK*. Obtenido de Aplicaciones híbridas frente a aplicaciones nativas : <https://cynoteck.com/es/blog-post/hybrid-apps-vs-native-apps-the-checklist/#:~:text=La%20principal%20diferencia%3A%20Las%20aplicaciones,ya%20sea%20Android%20o%20iOS>.
- UMV . (16 de Julio de 2021). 2021. Obtenido de IDU Y UMV Unen Esfuerzos Para El Mantenimiento De La Malla Vial De Bogotá: <https://www.umv.gov.co/portal/2021/07/16/idu-y-umv-unen-esfuerzos-para-el-mantenimiento-de-la-malla-vial-de-bogota/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 518 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DE BOGOTÁ**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Incorporar los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible a la red de andenes de la ciudad.

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

Desde principios de 2015, diferentes sectores han denunciado el mal estado de la red de andenes de la ciudad. Denuncias que han sido motivadas por un alto número de accidentes y problemas asociados con el estancamiento de agua en muchos sectores de la ciudad. Según algunos reportes, cerca del 30% de los andenes de la ciudad se encuentran en mal estado. Y, pese a su estado, la Administración en turno no ha avanzado significativamente en las obras necesarias para mejorar estas condiciones. Localidades como Barrios Unidos, Engativá, Teusaquillo, Tunjuelito y Suba son algunas de las más afectadas.

##### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

Las problemáticas asociadas al mal estado de la red de andenes, tiene repercusiones sobre: (I) Los desplazamientos peatonales, (II) La accesibilidad y (III) La seguridad. El mal estado de la red de andenes significa menor velocidad de los desplazamientos, poca o nula accesibilidad para más de las 200.000 personas en condición de discapacidad y un riesgo latente para la seguridad y el bienestar de las personas (SDP, 2020). En la actualidad, diversos sectores de la ciudadanía han acudido a las acciones de tutela para presentar su inconformismo y presentar recursos para poder mejorar las condiciones de su sector. La problemática del mal estado de los andenes en la ciudad ha sido una deuda casi que histórica.

##### **2.2 CONTEXTO**

Generalmente, los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenibles son sistemas creados para servir como soporte al sistema de drenaje pluvial de las ciudades. Estos sistemas surgen como una medida basada en los principios básicos de la hidrología y algunas de las intervenciones antropogénicas que se originan mediante procesos de emulación del ciclo



Hidrológico, con el fin de simular un régimen más natural de dichos flujos. Obedecen principalmente a estructuras que ayudan a reducir los efectos de las inundaciones, el encharcamiento a través de superficies y procesos de infiltración y absorción. Estas estructuras tienen diferente tipología y se acomodan de acuerdo a factores como: el volumen, la zona y su función.

Según estudios adelantados por la Universidad de los Andes, algunos de los principales beneficios de la incorporación de este tipo de sistemas de Drenaje, estos son: (I) El control y manejo de la escorrentía, (II) la filtración de la escorrentía, (III) la reducción de costos por la atención y mitigación de inundación y/o encharcamientos. Ahora bien, si tenemos en cuenta que el sistema construido del sistema de drenaje es el que ha presentado mayores afectaciones en la ciudad, se debe replantear la forma en que se diseñan los sistemas de drenaje y en especial, aquellos que se refieren al sistema de drenaje del sistema peatonal y la red de andenes (Andes, 2016).

Y, pese a que Bogotá cuenta con un sistema de drenaje tiene alta capacidad, hay cientos de sectores que siguen inundándose y guardando una cantidad considerable de agua como lo es en el caso de las baldosas de la red de andenes de la ciudad. Por ello, y siguiendo las recomendaciones técnicas, las intervenciones que se deben realizar por parte del Instituto de Desarrollo Urbano deberían tener en cuenta: el aprovechamiento de las condiciones hidrológicas, la minimización de la perturbación del suelo y la vegetación preexistente, así como la amortiguación y/o disminución de la generación de escorrentía de eventos cortos de lluvia. De igual forma, la adopción y/o incorporación de los sistemas de drenaje urbano sostenible, ya que le proporcionarían a la ciudad un mejoramiento paisajístico de la ciudad.

A continuación, presentaremos algunos de los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible que se han estudiado por parte del Distrito y aquellos que reposan en la cartilla de Andenes del Instituto de Desarrollo Urbano. Los sistemas de Drenaje Urbano Sostenible destacados para el caso de Bogotá son:

#### (I) Los Alcorques inundables

Esta tipología consiste en la construcción de una caja de concreto prefabricada que se ubica subterráneamente y generalmente se rellena con una mezcla de elementos naturales como grava, arena y compost vegetal, lo que permitiría que se pudiese sembrar un árbol o un arbusto mediano porte. La parte superior de la estructura generalmente se puede ubicar a nivel de superficie vial o peatonal lo que permite el ingreso de la escorrentía. Una vez el agua ingresa, detiene su flujo temporalmente gracias a los intersticios del suelo empleado para luego ser absorbida de manera natural por cuenta de

la planta. Esta tipología permite que haya una filtración natural del agua y beneficia en gran medida los ciclos naturales (Medina, Aguilar, & Calderon, 2018).

#### (II) Zonas de bio retención

Las zonas o áreas de bio retención, son aquellas zonas que se ubican por debajo del nivel de la superficie, con el fin de facilitar la infiltración de agua, a través de la utilización de un suelo muy permeable, bajo un filtro orgánico o un elemento conocido como un dren colector de arena o gravilla. Este tipo de zonas no solamente sirve para mejorar la infiltración, sino que también sirven para la purificación del agua, ya que se optimiza a través de la presencia de vegetación (Sostenible, s.f.).

#### (III) Cunetas verdes

Son estructuras lineales cubiertas generalmente por superficies blandas o hierba con una base igual o mayor a metro y medio y taludes de media pendiente, que tienen como función conducir un volumen de agua considerable a menor velocidad con el fin de que las partículas en suspensión puedan sedimentarse y no se generen erosiones. Según el contexto internacional, se han tipificado 3 tipos de cunetas verdes: las tradicionales, las vegetales secas y las vegetales húmedas. Es común encontrar este tipo de estructura cerca de áreas residenciales ya que son muy fáciles de incorporar al paisaje y son estructuras de muy bajo costo (SuD Sostenible , s.f.) .

#### (IV) Cuencas secas de drenaje extendido

Las cuencas secas son estructuras dedicadas a amortiguar el caudal pico y el volumen de escorrentía aguas debajo de la estructura, mejorando la calidad del agua durante su tránsito por la tipología. Por lo general, en este tipo de estructuras se utiliza disipadores de energía debido al alto volumen de agua que puede llegar a ingresar.

#### (v) Zanjas de infiltración

Las zanjas de infiltración son un tipo de estructura tipo excavación con una profundidad de entre 1 y 3 metros rellenos de material granular. La función del material granular es recibir la carga de la escorrentía desde las superficies impermeables contiguas para recoger y almacenar el agua mientras se infiltra en el terreno natural. Estas zanjas son sistemas subterráneos de almacenamiento temporal de la escorrentía. Por su parte, la decisión sobre la tipología a incorporar deberá soportarse a través de estudios técnicos que serán competencia de la Empresa de Alcantarillado y Acueducto de Bogotá (Andes, 2016) .

### **3. MARCO JURÍDICO**

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

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.

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

**Resolución Nacional 330 de 2017 de la RAS**, art 153: “Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. Para nuevos desarrollos urbanos, donde se modifique la cobertura del suelo, se deben generar estrategias con el fin de mitigar el efecto de la impermeabilización de las áreas en el aumento de los caudales de escorrentía. Se requiere diseñar sistemas urbanos de drenaje sostenible, con el objeto de reducir mínimo en un 25% el caudal pico del hidrograma de creciente de diseño, a fin de evitar sobrecargas de los sistemas pluviales y posteriores inundaciones, para ello, adicionalmente, se debe hacer un análisis de las condiciones de escorrentía antes y después del proyecto versus la capacidad de flujo de los cuerpos receptores ya sea el sistema de alcantarillado de drenaje o cuerpos naturales. Cuando se utilicen estructuras de retención, se deben implementar sistemas de cribado y sedimentación prever la facilidad del mantenimiento manual o mecánico, y la accesibilidad y medios para transportar los desechos a los sitios finales de disposición, de acuerdo con su composición y la normatividad vigente.

#### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

**DECRETO 597 DE 2018:** La gestión referente al drenaje, incluido el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible, se encuentra en cabeza de los entes territoriales y las entidades prestadoras del servicio público de alcantarillado; de manera que a estos corresponde diseñarlos, construirlos, mantenerlos y operarlos de conformidad con los instrumentos creados por la Ley, en especial consultando los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, los POMCAS y los Planes Sectoriales.

**RESOLUCIÓN CONJUNTA 001 DE 2019 entre la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Ambiente:** Compensación al endurecimiento 4.3. Si dentro de las zonas de endurecimiento se contempla la implementación de tipologías de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), específicamente: alcorques inundables, cunetas

verdes (o vallados), zonas de bio-retención, zanjas de infiltración, cuencas secas de drenaje extendido, pavimentos permeables y humedales artificiales o pondajes húmedos, éstas se cuantificarán positivamente de acuerdo a la metodología descrita en el numeral 4 del Anexo de la presente Resolución para el balance de zonas verdes.

#### **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 adopción de los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenibles son una solución plausible al estancamiento de agua de la red de andenes de Bogotá. Su implementación no solo contribuiría al manejo del recurso hídrico, sino que también mejoraría la accesibilidad, la seguridad y la calidad paisajística de los entornos urbanos donde se implementen. La idea general es que la adopción de estos Sistemas se proponga de acuerdo a cada tipo de tratamiento del suelo urbano (Consolidación, Desarrollo, Mejoramiento Integral, Renovación, Conservación y según sea el caso, en suelos de protección).

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 518 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES 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 los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible a la red de andenes de la ciudad.

**Artículo 2. Lineamientos.**

(I) Encárguese a la Empresa de Alcantarillado y Acueducto de Bogotá que entregue un informe detallado de las zonas con mayor estancamiento de agua sobre la red de andenes de la ciudad.

(II) Ejecútense los estudios y diseños de los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible aplicables según cada zona.

(III) Adóptense los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible como parte de las estrategias y medidas de adaptación al cambio climático.

**Artículo 3. Responsabilidades**

(I) La adopción de los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible podrá ser presentados por iniciativa pública y/o privada según sea el caso y su aprobación estará a cargo de la Secretaría Distrital de Planeación y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

(II) Toda intervención con SDUS deberá garantizar su conexión directa con la red de alcantarillado de la ciudad. No se permitirá la adopción de ninguna tipología sin conexión inmediata.

**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**

- Andes, U. d. (2016). *Guía técnica de diseño y construcción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS)*. Bogotá: Facultad de Ingeniería.
- EL NUEVO SIGLO. (18 de Febrero de 2019). "En Bogotá hay más andenes, pero rotos y dañados": Hinestrosa. *Nación*.
- Medina, D., Aguilar, L., & Calderon, A. (2018). *Análisis comparativo de los sistemas urbanos de drenaje sostenible*. Obtenido de Caso de estudio Carrera 4 y carrera 5 entre calles 68 y 71 - Sector Chapinero Alto : <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22379/1/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf>
- SDP. (04 de Diciembre de 2020). *Secretaría Distrital de Planeación*. Obtenido de En Bogotá, por cada 100 mil habitantes hay 6.379 personas con discapacidad: <http://www.sdp.gov.co/noticias/bogota-cada-100-mil-habitantes-hay-6379-personas-discapacidad>
- Sostenible, S. (s.f.). *Áreas de biorretención*. Obtenido de <http://sudsostenible.com/tipologia-de-las-tecnicas/medidas-estructurales/areas-de-biorretencion/>
- SuD Sostenible . (s.f.). *Cunetas verdes*. Obtenido de <http://sudsostenible.com/tipologia-de-las-tecnicas/medidas-estructurales/cunetas-verdes/>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 518 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Establecer beneficios que contribuyan a mejorar las condiciones económicas para el gremio de taxistas en Bogotá.

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

La pandemia generada por el COVID - 19 afectó a todos los sectores de la economía. Entre ellos, al gremio de taxistas de la capital del país. Las distintas medidas que se han implementado por parte de la administración Distrital han afectado directamente el número de viajes y, por tanto, el número de ingresos de miles de familias que dependen económicamente de esta actividad. A su vez, también se han visto afectados por la rivalidad que tienen con las plataformas digitales. Por consiguiente, se hace necesario proponer medidas de alivio económico para el gremio. De esta forma, se propone a través del presente proyecto de acuerdo que se considere una serie de medidas de alivio económico que contemplen, entre otras medidas la reducción valor del impuesto del vehículo, teniendo en cuenta el tiempo que se suspendió la operación de los vehículos a raíz de las medidas tomadas por parte de la Administración Distrital. Este alivio económico se aplicaría por el periodo de tiempo que han tomado las medidas de la Administración. Es decir, si las medidas empezaron en junio de 2020, llevarían más o menos 18 meses a hoy, lo que supone que la reducción del 10% iría por un término semejante a 18 meses. Bogotá no puede darse el lujo de descuidar a los gremios que respaldan la movilidad de la ciudad.

#### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

¿Cuáles fueron las medidas adoptadas por cuenta de la Administración Distrital que afectaron económicamente al gremio de taxistas en Bogotá?

(I) Las empresas de servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi solo prestarán el servicio solicitado a través de llamada telefónica o de plataforma tecnológica y deberán consolidar la información (nombre, origen-destino y datos de contacto) de los pasajeros transportados, la cual será reportada a solicitud de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de contar con los datos requeridos para llevar a cabo el cerco epidemiológico en caso de contagio y el respectivo aislamiento. Los datos de contacto serán utilizados por la Secretarías Distritales de Salud y Movilidad solo para fines de atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19.



(II) En taxis se pueden llevar máximo dos (2) pasajeros en los asientos traseros y se deberá conservar el distanciamiento como medida de seguridad (SDM, 2020).

### **¿Qué consecuencias dejaron estas medidas dentro de la economía de los taxistas?**

La tendencia general marcada por la Pandemia, fue una reducción significativa del número de viajes en todos los modos de transporte, especialmente en el servicio público. Esto, de acuerdo a la alta probabilidad de contagio que representaba el uso de estos medios (taxis y buses) respecto al transporte individual privado o vehículo particular. Si a ello sumamos las restricciones totales de movilidad que tuvo la ciudad durante los primeros meses, podríamos perfectamente estimar una reducción de viajes cercanos al 70%. Vale la pena aclarar que no hay estudios que soporten esta cifra, únicamente se hace referencia por cuenta de una lectura general de las condiciones realizadas por la autora.

Respecto a los efectos de las medidas adoptadas, inicialmente se piensa en la reducción adicional del uso de este tipo de servicios, de acuerdo a la condición de poder acceder al servicio únicamente a través de llamadas telefónicas y/o por aplicación. Esto, teniendo en cuenta que la gran mayoría de viajes acceden al servicio de taxis de forma presencial y sin asistencia. Si a esto sumamos el desconocimiento y la desconexión de los servicios móviles y de internet, creemos que la obligación impuesta para implementar la encuesta Origen - Destino representó un impedimento para que las personas accedieron al servicio. Sin duda, estos datos sirvieron para trazar el cerco epidemiológico de cientos de ciudadanos, pero consideramos que no debió haber sido sometido como una obligación. Algunos de los testimonios recogidos en medios expresaban que: *“No todo el mundo tiene acceso a un Smartphone o a datos. Los más adultos no saben cómo utilizarlo”*

## **2.2 CONTEXTO**

Según algunas fuentes oficiales, antes de la cuarentena los gremios de taxistas tenían ingresos diarios por cerca de 200.000 pesos. De esta suma, debía restarse el valor que deben aportar a cada una de las empresas y si es el caso, el valor de arrendamiento del vehículo, además del valor de la gasolina. Con la llegada de la pandemia, los ingresos de los taxistas se redujeron significativamente. Incluso, llegando a 120.000 pesos e incrementando el tiempo de su jornada laboral (EL ESPECTADOR, s.f.). También, y debido a la gran cantidad de despidos que hubo, en muchos casos, los taxistas quedaron como el único miembro del hogar con ingresos, lo cual, representó una gran responsabilidad y carga económica en las familias.

Y es que, pese a que la problemática se hizo aguda, en lugar de buscar medidas que permitieran aliviar la carga de estas familias, la Secretaría de Tránsito, en distintos operativos y en compañía de la Policía de Tránsito, impuso 4.046 comparendos a taxistas por diferentes tipos de infracciones DENTRO de la coyuntura y la pandemia generada por cuenta de la pandemia. Incluso, muchos de estos comparendos no se han pagado en la actualidad.

Por su parte, es claro que desde entonces y hasta el día de hoy, la situación generada por cuenta de la pandemia ha cambiado y podríamos decir que ha mejorado notablemente.

Pese a ello, la situación de muchas familias sigue siendo crítica (especialmente para aquellas familias del gremio de taxistas de la ciudad). Por ello, es que consideramos que la necesidad sigue latente y debe presentarse un paquete de medidas y/o beneficios que logren aliviar un poco la carga económica de este gremio que durante la pandemia se vió tan afectado.

**El paquete de medidas contempladas para el mejoramiento de las condiciones es:**

(I) La reducción del valor de la tarjeta de operación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

La emisión de esta tarjeta es un requisito obligatorio, que además es exigido por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. Su expedición tiene un costo de 29.100 pesos, que además deben ser asumidos por cuenta del taxista directamente. Ni siquiera, es un valor que sea asumido por parte de la empresa de taxis. Consideramos que este valor debe disminuir, teniendo en cuenta factores como: su actualización periódica y la cantidad de conductores que pueden trabajar sobre un mismo vehículo.

(II) El diseño de un nuevo esquema tarifario para el cobro de los impuestos a los vehículos de servicio público tipo taxi.

Recientemente, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Gobernación de Cundinamarca, trabajaron conjuntamente para diseñar beneficios y descuentos de hasta el 70% de descuento sobre el impuesto a los taxis nuevos que se registren en Bogotá. Es necesario que este tipo de medidas se amplíen y puedan cobijar un mayor número de beneficiarios. Por ello, se propone que, por ejemplo, se aplique un descuento adicional al impuesto de los taxis, siendo proporcional a la cantidad de tiempo que llevan operando y sirviendo a la ciudad.

(III) La conformación de nuevos convenios inter administrativos para reducir los costos de ingreso al Aeropuerto, puente aéreo y terminales de Transporte.

Es claro que empresas como el Aeropuerto el Dorado y la Terminal de Transportes de Bogotá gozan de autonomía y no están llamadas a resolver problemáticas ocasionadas por decisiones externas como las medidas de manejo de la pandemia que propuso la Administración. Sin embargo, esto no significa que estén cerradas a escuchar propuestas diseñadas por el Gobierno Distrital y la ciudadanía. Reducciones mínimas de las tarifas o la creación de un sistema de fracciones sin cobro, podrían ser la solución al déficit financiero por el que están atravesando los taxistas en Bogotá.

(IV) Asimismo, se propone la ampliación de los plazos para pagar las deudas adquiridas por cuenta de multas de tránsito impuestas desde el inicio de la pandemia y hasta la actualidad.

Como se mencionó anteriormente, durante la pandemia se impusieron más de 4.000 multas por infracciones de tránsito en Bogotá. Por ello, y con el ánimo de que estas infracciones puedan ser sanadas, se hace necesario que el alcance de este Proyecto de

Acuerdo logre ampliar los plazos para que estas multas sean pagadas. De esta forma, se propone el diseño de 4 temporadas de 2 meses al año, para que el pago de estas infracciones pueda ser salvado, sin tener que pagar por intereses adicionales. Esta iniciativa seguramente tendrá que ser estudiada por la Secretaría de hacienda, en colaboración con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Con este paquete de medidas, esperamos poder impactar a más de 25.000 familias que reciben gran parte de sus ingresos a partir del servicio de taxis que ofrecen diariamente a la ciudad.

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 Marco constitucional**

**Artículo 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.

**Artículo 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. El Estado garantiza el derecho al pago oportuno y al reajuste periódico de las pensiones legales. Los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna. La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores.

**Artículo 55.** Se garantiza el derecho de negociación colectiva para regular las relaciones laborales, con las excepciones que señale la ley. Es deber del Estado promover la concertación y los demás medios para la solución pacífica de los conflictos colectivos de trabajo.

**Artículo 57.** La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas.

#### **3.2. Marco legal**

##### **LEY 336 DE 1996**

**ARTÍCULO 4º**-El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará

bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

#### **DECRETO 172 DE 2001**

**ARTÍCULO 27.- VINCULACIÓN.** - La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

#### **DECRETO 1047 DE 2014**

Adopta las medidas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, respecto del acceso universal a la seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y facilitar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos por el ordenamiento jurídico. Señala reglas de normatividad aplicable y riesgo ocupacional; beneficios complementarios; instrumentos de control y operatividad; suficiencia tarifaria; desarrollo de competencias para los conductores, entre otras disposiciones.

#### **DECRETO 1079 DE 2015 SECTOR TRANSPORTE**

**ARTÍCULO 2.2.1.1.11.3.** *Vigencia de la tarjeta de operación.* La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**ARTÍCULO 2.2.1.1.12.3. Control.** Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de esta Sección y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, informarán previamente al Ministerio de Transporte sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

#### **DECRETO 600 DE 2015 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.**

El presente Decreto tiene por objeto establecer medidas para mejorar la calidad, seguridad, control y vigilancia del servicio de transporte público individual en el Distrito Capital e incentivar el uso de tecnologías limpias, de conformidad con las obligaciones impuestas por las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1753 de 2015. Todos los vehículos autorizados para la prestación del servicio de Transporte Público Individual en el Distrito Capital, deberán contar con un Sistema de Información a Bordo (SIB) integrado al taxímetro, que permita acceder y transmitir información. La Secretaría Distrital de

Movilidad determinará los requerimientos y requisitos para transmisión de toda la información desde los Sistemas de Información a Bordo y los centros de datos de las empresas, al Centro de Gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementado en el marco del Sistema Inteligente de Transporte.

#### **DECRETO 630 DE 2016 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.**

Establece medidas para la operación, inspección, vigilancia y control del servicio de transporte público individual en el Distrital Capital.

#### **RESOLUCIÓN 220 DE 2017 SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

Verificar, por parte de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad, que los valores calculados por la aplicación coincidan exactamente con los valores que resultan de aplicar las fórmulas establecidas en el Decreto Distrital 568 de 2017 para el cobro del servicio. En caso de hallar inconsistencias, se adelantarán las investigaciones administrativas correspondientes.

#### **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 implementación de este paquete de medidas será la herramienta clave de reactivación económica que hoy requieren cientos de familias ligadas al taxi en Bogotá. Este no es solo un proyecto que beneficie al gremio de los taxistas, sino a la ciudadanía en general. De acuerdo a las garantías que se ofrezcan, de seguro se mejorarán las condiciones del servicio prestado.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 519 DE 2022**

**PRIMER DEBATE**

**POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES  
PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN 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.** Establecer políticas que contribuyan a mejorar las condiciones económicas para el gremio de taxistas en Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** Incorpórese las medidas descritas a continuación:

- (I) Reducir la tarifa de expedición de la tarjeta de operación para taxis en Bogotá.
- (II) Diseñan un nuevo esquema tarifario para el cobro de los impuestos a los vehículos de servicio público tipo taxi.
- (III) Conformar una serie de mesas de trabajo con el fin de generar nuevos convenios inter administrativos para reducir los costos de ingreso al Aeropuerto, puente aéreo y terminales de Transporte de la ciudad.
- (IV) Ampliar los plazos para subsanar las multas de tránsito, a través de la creación de temporadas periódicas.

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

- (I) Encárguese a la Secretaría Distrital de Movilidad para reducir la tarifa a través de la modificación de las tarifas domésticas de esta Entidad, así como de evaluar el diseño por temporadas para el pago de las multas de tránsito expedidas durante la pandemia.

(II) A través de un trabajo articulado entre la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad, expídase el Decreto que establezca la reducción porcentual de los impuestos a pagar por los vehículos de servicio público tipo taxi.

(III) El Aeropuerto El Dorado y la Terminal de Transportes, deberán ser parte de las Entidades que contribuyan a la reactivación económica del gremio de taxistas.

**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

EL ESPECTADOR. (s.f.). 2020. Obtenido de <https://www.elespectador.com/bogota/taxistas-de-bogota-tambien-enfrentan-estragos-del-covid-19-article-918419/>  
SDM. (2020). Obtenido de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/bogota-en-cuarentena>