



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

AÑO III N°. 3471 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO DICIEMBRE 22 DEL AÑO 2022

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 627 DE 2022 PRIMER DEBATE “MEDIANTE EL CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS LIVIANOS DE BAJO Y CERO EMISIONES POR MEDIO DE APUESTAS ECONÓMICAS, SOCIALES Y EDUCATIVAS, QUE FACILITEN SU USO EN BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	13421
PROYECTO DE ACUERDO N° 628 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LOS PROCESOS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL EN TORNO AL MANEJO INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS EN LOS COLEGIOS PÚBLICOS DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	
PROYECTO DE ACUERDO N° 629 DE 2022 PRIMER DEBATE “EXPOSICIÓN DE MOTIVOS AL PROYECTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA EN LA ESTRUCTURA INTERNA DE LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C., LA DENOMINACIÓN Y NIVEL DE LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ DIRECCIÓN JURÍDICA, PERTENECIENTE AL NIVEL DIRECTIVO, LAS FUNCIONES DE LAS DEPENDENCIAS QUE EJERCEN LA POTESTAD DISCIPLINARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	
PROYECTO DE ACUERDO N° 630 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS DE ACCESO, DIVULGACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA FUNCIONALIDAD “REPORTA UN HUECO” DENTRO DE LA APLICACIÓN GOBIERNO ABIERTO DE BOGOTÁ PARA DISPOSITIVOS MÓVILES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	
PROYECTO DE ACUERDO N° 631 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE BICITAXISTAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	
PROYECTO DE ACUERDO N° 632 DE 2022 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ORDENA IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA QUE PERMITA PROMOVER ZONAS AMIGABLES, DE DESCANSO Y SEGURAS DE SERVICIOS PARA ANIMALES DOMÉSTICOS, DE ASISTENCIA Y DE SOPORTE EMOCIONAL EN LOS ESPACIOS CON ALTA AFLUENCIA DE PÚBLICO EN EL DISTRITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	

PROYECTO DE ACUERDO N° 627 DE 2022

PRIMER DEBATE

“MEDIANTE EL CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS LIVIANOS DE BAJO Y CERO EMISIONES POR MEDIO DE APUESTAS ECONÓMICAS, SOCIALES Y EDUCATIVAS, QUE FACILITEN SU USO EN BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

El objeto de esta iniciativa busca impulsar el uso de vehículos livianos de bajo y cero emisiones en Bogotá D.C., a través de medidas económicas, sociales y educativas que contribuyan a la consolidación del Distrito Capital como ciudad inteligente y sostenible.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO.

No. Proyecto de Acuerdo	Fecha de Asignación	Comisión	Título de Proyecto de Acuerdo.	PONENTES
061 de 2022	21 de enero de 2022	Comisión Primera de Plan	Por el cual se promueve el uso de vehículos livianos de bajas y cero emisiones a través de apuestas económicas, sociales y educativas, que faciliten su uso en Bogotá y se dictan otras disposiciones.”	PONENCIA POSITIVA. Hs.Cs.Álvaro José Argote Muñoz, Ana Teresa Bernal Montañez (14-febrero-2022). Archivado (15-marzo-2022)
155 de 2022	Desarchivo ordinarias 29 de marzo de 2022	Comisión Primera de Plan	Por el cual se promueve el uso de vehículos livianos de bajas y cero emisiones a través	

			de apuestas económicas, sociales y educativas, que faciliten su uso en Bogotá y se dictan otras disposiciones.”	
--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

309 de 2022	Desarchivo ordinarias 30 de junio de 2022	Comisión Primera de Plan	Por el cual se promueve el uso de vehículos livianos de bajas y cero emisiones a través de apuestas económicas, sociales y educativas, que faciliten su uso en Bogotá y se dictan otras disposiciones.”	
-------------	-------------------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

III. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA.

3.1 Antecedentes de la movilidad híbrida y eléctrica:

Es una idea generalizada pensar que los vehículos eléctricos son una innovación creada por nuestra sociedad con el fin de reducir la contaminación, lo cierto es que a finales del siglo XIX la cifra de los vehículos a combustión era diez veces ¹inferior que los eléctricos.

No hay un antecedente comprobado acerca de quién creó el vehículo híbrido, lo cierto es que para 1840 ya existía el primer prototipo de vehículo eléctrico de batería no recargable, un carro movido sobre vías propulsado por un motor eléctrico, en 1899 el primer vehículo eléctrico que superó los 100 km/h y en 1914 el primer Detroit Electric recorría a no alta 5

¹ Aranda, Diego (2019) TENDENCIAS FUTURAS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA MEDIANTE MÉTODO DELPHI.

Recuperado de

[https://tauja.ujaen.es/bitstream/10953.1/14004/1/Metodo%20Delphi%20\(Movilidad%20electrica\)%20Diego%20Jimenez%20CON%20CARATULA.pdf](https://tauja.ujaen.es/bitstream/10953.1/14004/1/Metodo%20Delphi%20(Movilidad%20electrica)%20Diego%20Jimenez%20CON%20CARATULA.pdf)

velocidad hasta 387 kilómetros con una sola recarga.

A pesar de esto, la tendencia en ascenso de vehículos eléctricos no se mantuvo a lo largo de las décadas, y solo las crisis del petróleo y la contaminación han hecho a la sociedad replantearse el cambio hacia movilidad limpia.

En 1996 General Motors lanzó su primer automóvil eléctrico, el EV1 que funcionó con una autonomía de 190 kilómetros. Otros fabricantes siguieron el ejemplo de GM, pero se vieron obstaculizados por grandes barreras por parte de la industria del petróleo.

Hoy, estamos viviendo el renacer del vehículo eléctrico por varias razones: la aparición de China en el sector que revolucionó el mercado, la “dieselización” como solución económica sin tener en cuenta los problemas que conlleva, la alarma social a raíz de la excesiva polución por tráfico pasa a ser a nivel mundial y concienciación de la sociedad con la concienciación acerca del cambio climático, la sostenibilidad y la eficiencia energética.

Los vehículos eléctricos presentan mayor eficiencia que los propulsados por motores de combustión interna. Evaluando los rendimientos desde el tanque de combustible y las baterías a las ruedas, según la Guía del Vehículo Eléctrico para flotas elaborada por IDAE, obtenemos un 83% en el caso del VE y un 33% en un vehículo diésel equipado con las últimas tecnologías para la mejora de la eficiencia²

Asimismo, estos vehículos no emiten ningún tipo de gas contaminante durante su funcionamiento y, por tanto, de acuerdo con la Guía del Vehículo Eléctrico para flotas elaborada por IDEA introducir 1000 vehículos eléctricos en una ciudad como Bogotá se dejaría de emitir más de 30.000 kilogramos anuales de gases contaminantes y más de 2 toneladas de CO₂. De esta manera, es necesario referenciar a los líderes en implementación de estrategias para la inclusión de vehículos de cero y bajas emisiones.

3.2 Referentes de innovación con vehículos de bajas y cero emisiones en el mundo.

Al revisar los países referentes en el mundo de sostenibilidad y condiciones óptimas de movilidad se encuentra con países como Noruega. Al finalizar el 2020, Noruega se convirtió en el primer país del mundo donde las ventas de carros híbridos y eléctricos representaron más del 50% de las ventas

² IDEA (2012) El vehículo eléctrico para flotas. Recuperado de https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_12144_G003_VE_para_flotas_2012_f3176e30.pdf

totales.

Una de las razones por la cual Noruega se ha posicionado como referente mundial en ayudas a la movilidad eléctrica es su política fiscal, está incentiva la compra de estos vehículos; mientras los automóviles diésel o de gasolina tienen impuestos elevados, los híbridos y

eléctricos están exentos de esta obligación. El caso de Noruega se desarrolla en un entorno donde, según la ACEA (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles), sólo 6 mercados de Europa no contemplan la posibilidad de incorporar ayudas para compra de carros híbridos o eléctricos³

Por su parte, Francia, después de iniciar la pandemia, aumentó el bono de 6.000 a 7.000 euros para la compra de carros eléctricos; el gobierno francés introdujo uno nuevo de 2.000 euros para la adquisición de carros híbridos.

De esta forma, se observa cómo los países están brindando ayudas de subsidio para la compra de vehículos eléctricos, con el objetivo de incentivar su uso y disminuir el posible impacto negativo de la pandemia en la compra de vehículos.

Alemania no se queda exenta de la incorporación de estas ayudas; aumentó el bono de 7.500 a 9.000 euros para un vehículo eléctrico y de 5.625 a 6.750 euros por un carro híbrido. Además de los incentivos económicos que existen alrededor de la compra de vehículos híbridos y eléctricos, también existen en Europa estrictas regulaciones ambientales, que obligan la reducción de emisiones de las flotillas de las automotrices hasta 100 gramos de CO₂ por kilómetro en 2021.

Así mismo, es importante destacar que desde el 2019 las ventas de carros híbridos y eléctricos vienen en aumento, como es el caso de China, que incrementó sus ventas de 2018 a 2019 en un 111% o de Estados Unidos que aumentó sus ventas en un 87% en los respectivos años⁴

Ahora bien, los referentes en el mundo permiten evidenciar la necesidad de avanzar como sociedad hacia el crecimiento en la adquisición de carros híbridos y eléctricos; con el fin de conformar una ciudad sostenible, y por tanto, resulta indispensable analizar referentes de innovación alrededor de la producción de esta clase de vehículos, los cuales contribuyen a la conformación de ciudades

³ Olavarría, Erika (2021) Noruega es el primer país del mundo en vender más de un 50% de coches eléctricos. Recuperado de <https://www.france24.com/es/medio-ambiente/20210105-noruega-primer-pais-venta-coches-electricos>

⁴ EL TIEMPO. Por qué se están comprando más carros híbridos y eléctricos. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/tecnologia/panorama-comprando-carros-hibridos-electricos-colombia-mundo/35185>

inteligentes.

Uno de los avances en innovación, concerniente a los carros híbridos y eléctricos, que se ha venido gestando desde hace unos años, es el perfeccionamiento de los actuales sistemas de asistencia a la conducción. En ciudades como Turín, Italia, están combinando tecnologías 5G, inteligencia artificial y drones para construir un contexto apto que facilite la conducción de estos vehículos en un futuro cercano.

Esto significa que, mediante inteligencia artificial y el internet de las cosas, se prevé regular el tráfico y brindar una asistencia más completa a la conducción, erradicando los atascos, optimizando el flujo de tráfico y construyendo un contexto de seguridad vial predictiva, previniendo accidentes antes de que ocurran, por medio del big data e intercambio de información entre la que provee los vehículos y la que provee la infraestructura de la ciudad (modelos las), a partir de sensores viales e instalación de nodos de comunicación.

Por su parte, sistemas como City Safety o Pilot Assist han venido evolucionando, en busca de lograr una conducción autónoma. Google se encuentra perfeccionando los detalles de un nuevo vehículo eléctrico (Lexus), que se conduce completamente solo, respetando los semáforos, permitiendo que los peatones crucen y adaptándose a un posible tráfico pesado de carros. Google ha logrado prototipar este vehículo gracias a la implementación de un dispositivo que se ubica en el techo y que utiliza tecnologías de radar y láser, rastreando todo lo que hay a su alrededor.

Por su parte, también tiene una cámara en la parte frontal del vehículo que rastrea con mayor precisión y velocidad lo que esté cerca del vehículo. La información recolectada por estos dispositivos es procesada por computadoras que se encuentran dentro del mismo automóvil y están conectadas a internet, logrando así superar las capacidades de un conductor humano (siendo completamente responsable) y alcanzando altas velocidades.

Los avances en conducción autónoma presentados por Google en California prevén la reducción de

33.000 muertes que se registran en Estados Unidos cada año por accidentes de tránsito. Este vehículo ya se ha experimentado, recorriendo más de 100.000 millas en calles públicas, siempre con un equipo de asistencia por si se requiere. "Las computadoras tienen buenos tiempos de reacción. No se distraen ni tienen somnolencia ni se duermen, y no conducen ebrias", dijo Dmitri Dolgov, uno de los responsables del proyecto⁵

⁵Fernández (2016) El auto de Tesla que se maneja solo. Recuperado de:
<https://www.forbes.com.mx/forbes-life/auto-tesla-aneja-solo/>

Otro de los temas en los que se ha venido avanzando es en la desaparición y diversificación de la propiedad de los vehículos. Actualmente, gracias a la aplicación Volvo On Call, se permite a usuarios de esta marca otorgar credenciales de acceso a su carro para que sus familiares y amigos también puedan hacer uso. Sin embargo, este es solo el inicio de la integración de los vehículos en las ciudades inteligentes, la cual favorecerá a los usuarios y, por ende, a la comunidad, que entre otras cosas también podrán compartir energía eléctrica a través de las smart grids.

Colombia, por su parte, pese a que ha mostrado avances, aún se encuentra atrás de estos referentes mundiales, pues, aunque últimamente se han incorporado importantes medidas, como la exención de pico y placa para los carros híbridos, aún no se tienen los incentivos suficientes para que las personas puedan comprar de manera masiva este tipo de vehículos.

3.3 Diagnóstico actual de vehículos de bajos y cero emisiones en Colombia.

Según informe de la revista Motor⁶, la venta de vehículos híbridos aumentó en Colombia del 2019 al 2020 en un 91.8%. Este suceso impulsó la implementación de los buses eléctricos, los carros de dos pasajeros y los vehículos híbridos no conectables.

Si revisamos las 5 marcas que registran mayores ventas de carros ecológicos en Colombia, los híbridos son los vehículos más apetecidos. De estas 5 marcas, 4 venden tanto híbridos puros como híbridos enchufables, pero no venden eléctricos. De hecho, los vehículos eléctricos registraron una caída en sus ventas del 2019 al 2020 de un 2.11%.

Los carros híbridos convencionales en Colombia son el motor del aumento de las ventas de carros ecológicos. Esto lo podemos analizar desde que Colombia se encuentra en un periodo de transición hacia tecnologías limpias y ecológicas. En 2020, los registros de carros híbridos registraron una subida a un nivel de 139.1% incluyendo los modelos de vehículos de hibridación parcial (Mild Hybrid). Sin embargo, los carros híbridos enchufables apenas tuvieron un avance del 5.7%⁷

⁶Avendaño, Giovanni (2020). Top 10 de los carros híbridos y eléctricos más vendidos en Colombia. Disponible en:

<https://www.motor.com.co/actualidad/industria/top-10-carros-hibridos-electricos-vendidos-colombia/35217>

⁷ Rojas. (2021). Los 10 carros híbridos y eléctricos más vendidos de Colombia en 2020. Recuperado de <https://www.elcarrocolombiano.com/industria/los-10-carros-hibridos-y-electricos-mas-vendidos-de-colombia-en-2020/>

En diciembre de 2020 la tecnología HEV (híbrido eléctrico) vendió 939 unidades y la PHEV (híbrido eléctrico enchufable) 64 unidades, mostrando un registro en todo el año 2020 de 4.230 ventas de vehículos híbridos eléctricos y de 457 ventas de vehículos híbridos eléctricos enchufables. Mientras que los carros híbridos convencionales en Colombia tuvieron un alza del 139.1%, los carros eléctricos le siguieron con un alza del 42.4% en sus ventas⁸

En diciembre de 2020 la demanda favoreció a los carros eléctricos, logrando 307 ventas en este mes y registrando un total de 1.314 ventas en todo el año 2020. Teniendo en cuenta estas cifras y las mencionadas con anterioridad de vehículos híbridos, podemos concluir que los carros que han tenido mayor acogida en Colombia son los híbridos convencionales, seguidos a estos los eléctricos y de últimos los vehículos híbridos enchufables.

Las marcas que lideran en Colombia las ventas de carros híbridos y eléctricos según Statista Research Department⁹ son Toyota, Kia y Ford, respectivamente con sus modelos de Toyota Corolla, Kia Sportage y Ford Escape. El número de vehículos eléctricos e híbridos registrados en Colombia superó las 17.000 unidades en 2021. Esto representó un incremento superior al doble en relación con el volumen de ventas de este tipo de automóviles registrado en el año 2020.

En referencia al primer semestre del año 2022 se matricularon 1.891 vehículos eléctricos en Colombia, una cifra que responde a los incentivos diseñados por el anterior gobierno nacional para consolidar la movilidad sostenible en el país; en el panorama nacional no solo ha aumentado la adquisición de vehículos eléctricos, los vehículos híbridos registrados junio en el Runt fue de 36.219 automotores¹⁰.

Los avances también se han visto reflejados en la adquisición de flota eléctrica para el servicio público, a marzo de 2022, el país contaba con cerca de mil buses eléctricos en el Runt, de los cuales 868 operaban en Transmilenio en Bogotá, 69 en Metroplús en Medellín y 36 en el sistema Mío de Cali. En cuanto al parque automotor de los taxis, empresas como la multinacional china BYD cuentan

⁸ Rojas (2022) Los 20 carros híbridos y eléctricos más vendidos de Colombia en primer semestre de 2022. Recuperado de <https://www.elcarrocolombiano.com/industria/20-carros-hibridos-y-electricos-mas-vendidos-de-colombia-en-primer-semestre-de-2022/>

⁹ Statista Research Department (2022) Colombia: volumen de vehículos eléctricos e híbridos registrados por tipo

2011- 2021.

Recuperado de <https://es.statista.com/estadisticas/1308539/volumen-de-registro-de-vehiculos-electricos-hibridos-colombia/#statisticContainer>

¹⁰ La República (2022) Colombia Líder en movilidad eléctrica con 1800 autos vendidos en primer semestre. Recuperado de <https://www.larepublica.co/empresas/colombia-lidera-en-electromovilidad-con-1-800-vehiculos-vendidos-en-primer-semestre-3443689>

con presencia en este tipo de vehículos del servicio público desde el año 2012¹¹. Todo lo anterior, supone un beneficio en la mejora en el medio ambiente y, por tanto, en la calidad del aire; no obstante, sigue sin ser suficiente para disminuir de forma consistente la contaminación del aire en Bogotá.

3.4 Deterioro en la calidad del aire de Bogotá.

Durante los años 2018, 2019 y 2020 en Bogotá se han declarado periódicamente alertas por el deterioro significativo en la calidad del aire, estudios han mencionado que el principal componente químico del PM10 son las partículas de carbono que se asociaron con incendios forestales, las fuentes de combustión industrial y las emisiones vehiculares a gasolina y diésel.

En el año 2018 el grupo de investigación, 'Atmospheric Pollution', de la Universidad de Huelva, determinó que la concentración promedio anual de PM10 en Bogotá fue de 38 ug/m³ (microgramo/metro cúbico), casi dos veces el límite máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 20 ug/m³¹².

Así pues, en 2020 la Secretaría de Ambiente¹³ identificó que en Bogotá circulaban aproximadamente 2.400.000 vehículos. De estos, cerca del 47 % son automóviles, el 25 % camperos y camionetas, y cerca del 21 % motocicletas, pero tan solo el 4 % de la flota corresponde vehículos del transporte colectivo de pasajeros y al transporte de carga. Los anteriores son responsables de más del 57 % de las emisiones de material particulado de las fuentes móviles¹⁴.

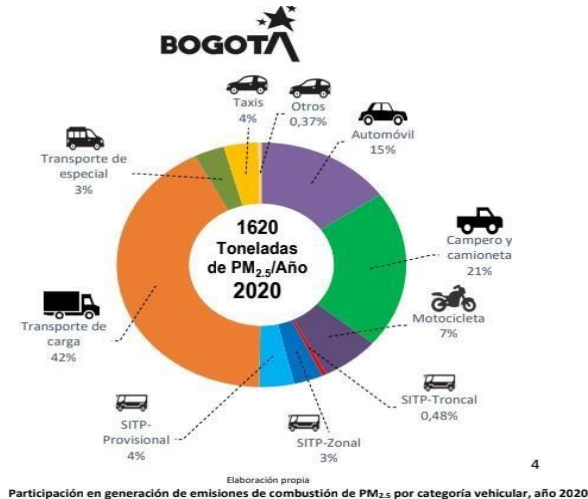
¹¹ Ministerio de Transporte (2022). En 2022 Colombia tendrá 1.589 buses eléctricos operando en sus sistemas masivos, la mayor flota eléctrica de Latinoamérica. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10346/en-2022-colombia-tendra-1589-buses-electricos-operando-en-sus-sistemas-masivos-la-mayor->

[flota-electrica-de-latinoamerica/](#)

¹² Ramírez, Omar. (2018) El grupo de investigación 'Atmospheric Pollution' de la Universidad de Huelva describió por primera vez las fuentes de la contaminación del aire en Bogotá. Disponible en https://www.uhu.es/vic.investigacion/ucc/index.php?option=com_content&view=article&id=2219:2018-08-12-09-57-55&catid=50:informacion&Itemid=24

¹³ Secretaria de Ambiente (2020) Bogotá y su Transporte de pasajeros se comprometen con el cuidado del aire. Recuperado de https://ambientebogota.gov.co/search?p_p_id=101&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-3&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=3&101_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&101_assetEntryId=1105796&101_type=content&101_urlTitle=bogota-y-su-transporte-de-pasajeros-se-comprometen-con-el-cuidado-del-aire&inheritRedirect=true

¹⁴ Las emisiones por fuentes móviles se producen por la quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor ya que los vehículos automotores son los principales emisores de contaminantes como óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, dióxidos de azufre y compuestos orgánicos volátiles.



Secretaría Distrital de Ambiente (2020)¹⁵

Desde la Secretaría Distrital de Ambiente en su último inventario de emisiones en Bogotá, contaminantes atmosféricos se logra identificar la participación de las fuentes que generan emisiones PM 2.5, en donde se destaca las fuentes móviles con un aporte del 69%. De estas fuentes, los camiones aportan el 29% de las emisiones, seguido de la maquinaria amarilla (15%), automóviles (11%), camperos y camionetas (14,4%).

Asimismo, en el Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire en Bogotá 2030 estableció que la mayor emisión proviene de fuentes móviles, el 40 % corresponde a fuentes móviles como camperos, camionetas, automóviles, motos y camiones (estos últimos son los que mayor representación tienen dentro del grupo, con el 32 %); el 10 % a vehículos que están fuera de carretera (maquinaria amarilla); el 36 % a fuentes específicas de material particulado suspendido (construcciones y canteras); el 11% a fuentes fijas industriales; el 2 % a comerciales, y el 1 % a incendios forestales¹⁶.

¹⁵ Secretaría Distrital de Ambiente (2020). Inventario de emisiones de Bogotá, contaminantes atmosféricos. Recuperado de

<https://drive.google.com/file/d/1a8gyix0h0OPa6Apx8J9h-9lgfiKN-Df/view>

¹⁶ Secretaría Distrital de Ambiente (2020) Plan estratégico para la gestión Integral de la calidad del aire de Bogotá 2030. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/1Pt7cGCRSzm8ogsA450Tay0J065ZU9nW/view>

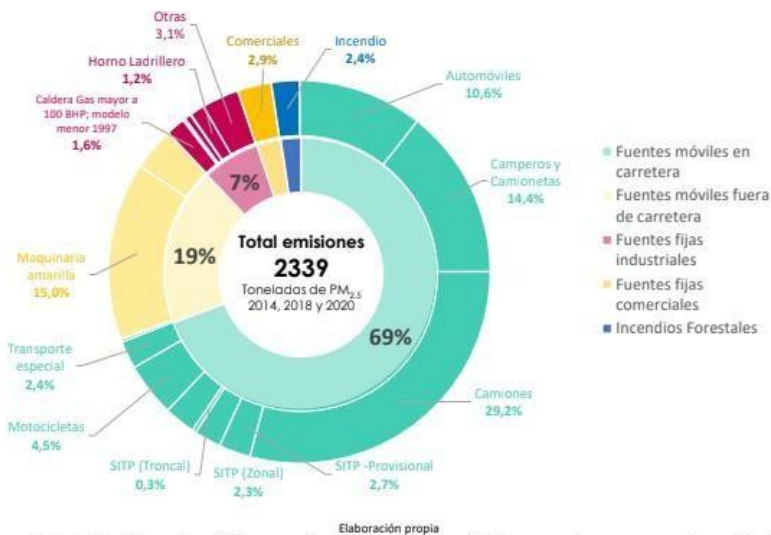


Figura 54. Participación por tipo de fuentes en las emisiones totales de PM_{2.5} generadas en procesos de combustión

Secretaría Distrital de Ambiente (2020)¹⁷

Adicionalmente, Greenpeace¹⁸ estimó que la concentración media anual de PM_{2.5} fue de 13,7 µg/m³, más del doble si se tiene en cuenta los parámetros de calidad del aire recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Además, se calculó que hay 3.400 fallecimientos prematuros atribuibles a la exposición a PM_{2.5} en ese año. Si los parámetros y las directrices de la OMS de las concentraciones de PM_{2.5} se cumplieran, la cantidad de fallecimientos prematuros atribuibles a la contaminación por PM_{2.5} podría haberse reducido en un 64 %, salvando unas 2200 vidas ese año.

Entre tanto, la calidad del aire de la ciudad, según The Weather Chanel¹⁹, para lo transcurrido del año 2022 se ha reportado como moderada (63 puntos), sin embargo, se identificó que el contaminante principal son las partículas en suspensión menores a 2,5 micrones (PM 2.5), las cuales en su mayoría son procedentes de vehículos.

¹⁷ Secretaria Distrital de Ambiente (2020). Inventario de emisiones de Bogotá, contaminantes atmosféricos. Recuperado de

<https://drive.google.com/file/d/1a8gyjx0h0OPa6Apx8J9h-9lgfiKN-Df-/view>

¹⁸ Greenpeace (2022) La carga de la contaminación del aire en Bogotá, Colombia 2021. Recuperado de

<https://www.greenpeace.org/static/planet4-colombia-stateless/2022/05/6521e020-la-carga-de-la-contaminacion-del-aire-en-bogota-colombia-2021.pdf>

¹⁹The Weather Chanel (2022) Pronóstico de Calidad del Aire para Bogotá. Recuperado de https://weather.com/es-US/forecast/air-quality//Bogot%C3%A1+Colombia?canonicalCityId=efb63aa836e7633fda3cf21e17582fac5c0911eb484a12ce58b3b0bdaeb3_98b5

En efecto es necesario reducir sustancialmente las emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la planificación e implementación de iniciativas en todos los sectores que, disminuyan los contaminantes que se encuentren en el aire. Para ello, es prioritaria la reducción en uso de los combustibles fósiles para los vehículos en la ciudad.

En esta medida, la capital del país dio un paso fundamental reemplazando parte de su flota de transporte público a través de la adquisición de vehículos con nuevas tecnologías, es importante destacar el impacto positivo que traerá para la ciudad los 1.485 buses eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte (SITP), los cuales serán adquiridos de manera progresiva hasta finales del 2022 y, representan al año una baja de emisiones de 155.000 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) y 30 toneladas de material particulado PM₁₀ y PM_{2.5}. De la flota eléctrica 133 iniciaron su operación en el año 2020 y los demás entraron gradualmente en 2021 y 2022²⁰.

Empero, la ciudad hasta ahora carece de instrumentos suficientes para incentivar a los particulares hacia el uso de medios de transporte con tecnologías más amigables, así mismo, no se cuenta con apuestas sociales y educativas que la población requiere para abrirse al mundo de los vehículos de cero y bajas emisiones, ni tampoco, con la infraestructura como estaciones de carga rápida y un sistema efectivo para la disposición de las baterías que pueden ser un factor contaminante si no se gestiona de manera adecuada.

3.5 Contaminación por la disposición incorrecta de baterías.

La guía del vehículo eléctrico realizada por la Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid, especifica las clases de baterías recargables avanzadas que existen para vehículos híbridos o eléctricos las cuales en su mayoría son:

- Baterías de Plomo - Ácido (Baterías de Pb -Ácido)
- Baterías de Níquel-Hidruro Metálico (NiHM)
- Baterías de Ión - Litio²¹

²⁰ Puentes Ana (2021) Buses Eléctrico en Bogotá. Disponible en:
https://es.scribd.com/document/492823301/Buses-electrico-en-Bogota#from_embed

²¹ Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid (2009) Guía del Vehículo Eléctrico. Recuperado de
<http://www.madrid.org/bvirtual/BVCM015005.pdf>

Este es un factor de gran relevancia ya que según el Producto N° 3 Análisis y evaluación general del Contrato interadministrativo N° 435 de 2016 suscrito entre MADS, MSPS y el IDEA de la Universidad Nacional de Colombia²², en el país a causa de la informalidad del negocio del reciclaje de las baterías usadas, no hay datos exactos sobre el número de bodegas de acopio especializado asociado a la industria de aprovechamiento de baterías.

Según el estudio esta práctica tiende a realizarse principalmente en Bogotá, donde identificaron 28 centros de acopio. Centros que se caracterizan por su alta actividad en la recolección, comercialización y transporte de todo tipo de residuos aprovechables. La rotación de baterías usadas se efectúa en promedio cada 6 días, usan camionetas y furgones para transportar los insumos, y dentro del diagnóstico se resalta que en estos centros usualmente el área de trabajo es compartida con el área de vivienda, generalmente utilizan un 30% para vivienda y un 70% para el acopio.

A partir del Análisis de los posibles Impactos sobre el agua, este estudio evidencia que las baterías pueden generar impactos negativos significativos por el derrame de ácido, al vaciar los acumuladores. También se resalta el incremento de la concentración de cloro (Cl) (en forma de cloruros) y mercurio (Hg), por la fundición inadecuada de los desechos de los acumuladores, y la asociación de emisiones de los procesos pirometalúrgicos.

También se puede incrementar la concentración de dioxinas en el aire, en los procesos pirometalúrgicos de las baterías de iones de litio y por el incremento de metales pesados.

La incorrecta disposición y manipulación de estos residuos incrementa el riesgo de intoxicación por plomo (Pb). Como antecedente existe un estudio con 32 niños menores de 12 años del municipio de Soacha, que se realizó después de conocerse un caso de intoxicación severa de plomo. Todos los padres de los menores trabajaban en el reciclado informal de plomo (Pb), proveniente de baterías para automóviles. El estudio evidenció altos niveles de este metal en los niños y dos tercios de ellos presentaron intoxicaciones severas²³.

²² IDEAN (2016) Contrato interadministrativo N° 435 de 2016 suscrito entre MADS, MSPS y el IDEA de la Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/06/Producto_4_-_Análisis_y_Evaluación_específica.pdf

²³ IDEA - Instituto de estudios ambientales. Contrato interadministrativo N° 435 de 2016 suscrito entre MADS, MSPS y el IDEA de la Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosAmbientalesySectorialyUrbana/Producto_3_-_Análisis_y_Evaluación_General.pdf

En concordancia, las baterías de plomo-ácido pueden ocasionar daños irreversibles en la salud de los seres humanos como en el ambiente si son dispuestas de forma inadecuada; puesto que, si estas son manipuladas incorrectamente en el hogar, el plomo transportado por el aire puede penetrar en el interior y acumularse en el suelo, las camas, las masas de agua, los muebles y otras superficies, o ser inhalado por las personas.

En ese sentido, se debe instaurar un sistema efectivo de recolección, manejo y transformación de baterías para que éstas no constituyan un daño para el medio ambiente y la salud de la población bogotana, enmarcada en un sistema de economía circular que comprenda ventajas comparativas para los actores inmersos en el transporte con energías limpias.

3.6 Contribución a la consolidación de Bogotá como ciudad sostenible, teniendo en cuenta los fundamentos de economía circular.

En el marco de la Semana Europea de la Movilidad en 2019 la investigadora del Centro Nacional de Investigaciones Metalúrgicas (CENIM) del CSIC resaltó que “hay que fomentar el car sharing y alargar la vida útil de los materiales que componen los vehículos”, desarrollando procesos de reciclado y reutilización que generen una economía circular en el sector de la automoción²⁴.

Con la crisis medioambiental a nivel global es necesario replantear la economía lineal en la que se parte de una materia prima extraída de la Tierra, se procesa, se obtiene un producto y ese mismo finalmente se desecha.

Por su parte, la economía circular propende fabricar productos que pueden ser reutilizados o reciclados para ser introducidos de nuevo a la cadena productiva, de tal forma, servirá para generar nuevos productos; logrando que no se siga extrayendo recursos de la tierra indefinidamente.

Respecto a los temas de movilidad está surgiendo una apuesta a nivel global por buscar una movilidad sostenible basada en vehículos eléctricos, car sharing y economía circular. En el documento CONPES3934 *Política De Crecimiento Verde*²⁵ cuyo objetivo central es capturar y analizar los avances de la

²⁴ Consejo Superior de Investigaciones Científicas (2019). La investigadora del Centro Nacional de Investigaciones Metalúrgicas (CENIM) del CSIC protagoniza la primera entrevista de la serie 'Científicas y Cambio Global'. Recuperado de <https://www.csic.es/es/actualidad-del-csic/olga-rodriguez-buscamos-una-movilidad-sostenible-basada-en-vehiculos-electricos>

²⁵ DNP (2018) POLÍTICA DE CRECIMIENTO VERDE DOCUMENTO CONPES 3934 DE 2018. Recuperado de

<https://www.dnp.gov.co/Crecimiento->

economía en la transición al crecimiento verde.

En este documento, se plantean dos acciones respecto a los vehículos de cero y bajas emisiones, por un lado, formular el Programa de Movilidad Eléctrica en Colombia y desarrollar una propuesta de incentivos a la penetración de vehículos eléctricos en el transporte de carga, público de pasajeros y privado.

Respecto al crecimiento verde se tiene como Objetivo - Fortalecer los mecanismos y los instrumentos para optimizar el uso de recursos naturales y energía en la producción y consumo, en el cual se encuentra el indicador "Número de vehículos eléctricos", el cual se incorporará a la meta ODS 11.2, teniendo como Unidad de medida el Número de vehículos en el país que usen este tipo de tecnología. La línea base que tiene el CONPES 3934 es de 1.695 vehículos eléctricos a corte de 2016 y se plantea alcanzar una meta de 600.000 a 2030.

Por otro lado, el Plan Aire 2030²⁶ ha propuesto estrategias integrales a partir de lo estipulado y descrito en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para Colombia, y la estructura de contenido de la Estrategia de Gestión Integral de la Calidad del Aire.

En el marco de estas medidas se priorizan inversiones y medidas específicas para lograr las ambiciosas metas de disminuir a 2030 la concentración de material particulado (PM) 2.5 en un 16.6 % y de PM10 en un 14,2 %; además, reducir las toneladas de este contaminante emitidas por las diversas fuentes de contaminación en un 22 % para PM2.5 y del 17 % para PM10. Las metas del Plan Aire se clasifican de acuerdo con la concentración de contaminantes, cómo está establecido en el objetivo intermedio 3 de la OMS, la Resolución 2254 de 2017 y la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las reducciones en emisiones estimadas y modeladas (susceptibles a cambios) y los índices en mortalidad morbilidad atribuible al corto plazo:

[Verde/Documents/Pol%C3%ADtica%20CONPES%203934/Resumen%20Pol%C3%ADtica%20de%20Crecimiento%20Verde%20-%20diagramaci%C3%B3n%20FINAL.pdf](https://www.ambientebogota.gov.co/plan-aire-2030)

²⁶ Secretaria Distrital de Ambiente (2020) Plan estratégico para la gestión Integral de la calidad del aire en Bogotá 2030. Recuperado de <https://www.ambientebogota.gov.co/plan-aire-2030>

Año/Meta	Material particular PM 2.5		Material particulado PM 10	
	Concentración por punto de monitoreo (ug/m3)	Emisión (toneladas/año)	Concentración por punto de monitoreo (ug/m3)	Emisión (toneladas/año)
2019 – Línea base	18	10.500	35	35.500
2030– Año panorama	15	8.200	30	29.500
Meta en reducción de emisiones	Para PM 2.5	22 %	Para PM 10	17 %

Fuente: Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire en Bogotá 2030. (2020).

Así mismo, en materia normativa se estableció el Acuerdo 732 de 2018, “*Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones*”, que define los lineamientos para “Estimular el uso de este tipo de vehículos por parte de los ciudadanos, así como promover la renovación por tecnologías limpias en los vehículos oficiales, la flota del Sistema Integrado de Transporte-SITP- y demás fuentes móviles que circulen en la ciudad”²⁷

Si bien, esta iniciativa es importante para la ciudad sigue sin ser suficiente para que en el territorio se tomen medidas definitivas que permitan mejorar la calidad de vida de los

bogotanos, en el marco de la calidad del aire y la reducción de la contaminación en el territorio, mediante iniciativas que suscriban la economía circular como un factor de vital importancia.

3.7 Contribución de los vehículos de bajas y cero emisiones a la consolidación de Bogotá como una ciudad inteligente.

Para hablar de una ciudad inteligente o Smart City resulta necesario referirse a una movilidad responsable, híbrida y eléctrica, que según Iberdrola (empresa española dedicada a la producción, distribución y comercialización de energía) cambiará la forma de habitar las ciudades en los próximos años e incluso nuestra forma de pensar. De manera paralela a la aparición de la conducción

²⁷ Concejo de Bogotá. (2018). Acuerdo 732 de 2018: “Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=82132>

automática, la digitalización y la economía colaborativa, los carros híbridos y eléctricos comprenden uno de los pasos más relevantes para cambiar la movilidad en las grandes ciudades, teniendo en cuenta: la cuarta revolución industrial y los objetivos 11 y 12 trazados por la ONU a 2030; que proponen la consolidación de ciudades y comunidades sostenibles y la tendencia hacia la producción y el consumo energético responsable.

Una ciudad inteligente busca descongestionar el tráfico, reducir el impacto ambiental, las emisiones de CO₂ y la contaminación acústica, siendo la masificación de los carros híbridos y eléctricos crucial para lograr dicho objetivo.

En el mundo ya se han empezado a ver iniciativas como la creación de peajes urbanos que cobran una tarifa a los vehículos particulares para que puedan transitar en un horario determinado, con el fin de incentivar el uso de transporte público y transporte compartido para ahorrar energía e impactar positivamente la movilidad.

De esta misma forma, si Bogotá busca ser una ciudad sostenible e inteligente, se debe incentivar el uso del carro híbrido y eléctrico, con el objetivo de reducir el consumo de energía, la contaminación y la calidad del aire. Además, fomentar el uso de este tipo de vehículos, que promueven el uso de energías limpias, tiene un impacto positivo no solo en la movilidad sino también en la salud de la ciudadana, el caso específico de un vehículo SEAT,

que promueven el intercambio de datos coche- ciudad en busca de una mejora en la movilidad y sostenibilidad de las ciudades.

Por lo anterior, la administración ha avanzado en el propósito de consolidar a Bogotá como una ciudad inteligente, a través del Plan de Gestión Integral de la Calidad de Aire de Bogotá 2030 busca aumentara 6.500 los vehículos de cero y bajas emisiones en el parque automotor de Bogotá e incluyendo la implementación de 20 puntos públicos de carga rápida. Además, en julio de 2020, adhirió a dos de las declaraciones de la red C40.

Primero, Calles libres de combustibles fósiles, menos uso de vehículos y más peatones, ciclistas y usuarios de transporte público y compartido. Iniciar la transición hacia vehículos de cero emisiones, políticas de planeación urbana, adquisición de vehículos con cero emisiones para la flota de la ciudad. Segundo, Ciudades por un aire limpio; Plan de Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030, cuyo principal objetivo será dar cumplimiento a las metas nacionales, así como implementar políticas y programas que aborden las causas de contaminación en la ciudad²⁸.

²⁸ Secretaría de Movilidad (2021) 10 hitos de la descarbonización y movilidad sostenible en Bogotá. Recuperado de

Los esfuerzos también se han orientado en la formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023- 2040 que incluye el desarrollo y promoción de esquemas de incentivos y desincentivos económicos y no económicos.

Los incentivos económicos brindados son de carácter tributario, donde se destacan descuentos en aranceles de importación, SOAT, impuestos de propiedad/circulación, tasas verdes de entidades bancarias que tienen créditos de hasta el 110%. En referencia a los no tributarios, los vehículos eléctricos están exentos de restricciones de circulación y cuentan con parqueaderos preferenciales²⁹, todo lo anterior evidencia los retos que como ciudad se tienen para llegar a una movilidad responsable.

Sin duda, la administración distrital ha buscado incentivar el uso de vehículos de bajas y cero emisiones, comprometiendose en generar condiciones para aumentar la flota automotor de vehículos de cero y bajas emisiones; no obstante, aún no se dota de instrumentos suficientes para que se desarrolle la movilidad sostenible de manera adecuada. Por lo tanto, a continuación se definen algunas de las alternativas que procuran mejorar la coyuntura actual:

- **Inclusión de puntos de recarga en propiedad horizontal.**

Pese a que actualmente en Bogotá, se dispuso de un paquete de incentivos a los Bogotanos

que compren carros 100% híbridos o eléctricos, aún la infraestructura no es suficiente para el aumento en la demanda de este tipo de vehículos. Entre esta infraestructura se destaca la de puntos de recarga públicos, pero también los puntos de recarga exigidos en propiedad horizontal³⁰.

Los incentivos actualmente en Bogotá incluyen el 60% de descuento en el impuesto vehicular durante 5 años para carros eléctricos nuevos, el 70% de descuento para taxis eléctricos y el 40% de descuento para carros híbridos durante 5 años. Sin embargo, en Colombia, según Electromaps, en su informe de septiembre de 2020, disponemos de 47

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/ambiente/hitos-de-la-descarbonizacion-y-movilidad-sostenible-en-bogota>

²⁹ Secretaria de Movilidad (2022) Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-2040. Recuperado de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/bogota_presenta_su_vision_al_2040_en_movilidad_de_cero_y_bajas_emisiones#:~:text=La%20hoja%20de%20ruta%20la,20%20estaciones%20de%20carga%20o%20C3%A1pida

³⁰ Vera, Jessica (2020) . Bogotá otorgará incentivos por comprar carros eléctricos. Disponible en: <https://www.elcarrocolombiano.com/notas-de-interes/bogota-otorgara-buenos-incentivos-por-comprar-carros-electricos/>

estaciones de carga y 114 conectores, teniendo Bogotá 17 estaciones y 41 conectores. Es una cifra baja si tenemos en cuenta que se encuentran circulando ya más de 8.000 vehículos híbridos y eléctricos en todo el país. En los alrededores de Bogotá, Chía cuenta con solo 1 estación y 1 conector y Soacha con 2 estaciones y 2 conectores³¹

Los puntos de recarga son indispensables para los usuarios de estos vehículos, y pensar en la disponibilidad de estas determina su compra en el momento de elegir el vehículo. De allí que también sea relevante pensar en incluir puntos de recarga en propiedad horizontal, ya que, hasta ahora la administración no ha desarrollado ningún programa o estrategia en torno a este tema.

Desde el gobierno nacional se ha impulsado la Ley 1964 de 2019, que tiene como objetivo crear un esquema de promoción para el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero al ambiente y, en el marco de este objetivo traza lineamientos urbanísticos para que las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma cuente con

directrices para una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos³².

A pesar de las competencias que entrega esta ley, hasta la fecha la Secretaria Distrital de Planeación no ha acatado las disposiciones legales y, por ende, no se ha evidenciado una reglamentación para los puntos de recarga en conjuntos residenciales.

De acuerdo con data exclusiva de Oasis Group, el 60 % de los dueños de vehículos eléctricos hoy en Colombia prefieren cargar sus autos, motos y patinetas en las zonas comunes de los conjuntos de casas y apartamentos, en vez que en la red pública³³. Además, se calcula que el 70 % de los usuarios de vehículos eléctricos han tenido resistencia por parte de las administraciones de su unidad residencial y cerca del 20 % se han mudado de

³¹ Gutiérrez, Alisson (2020). Oferta de estaciones de carga eléctrica en el territorio colombiano. Disponible en: <https://www.larepublica.co/especiales/movilidad-sostenible/conozca-cual-es-la-oferta-de-estaciones-de-carga-electrica-en-el-territorio-colombiano-3078021>

³² Congreso de la República (2019) Ley 1964 de 2019. Recuperado de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636#:~:text=La%20presente%20Ley%20tiene%20por,d e%20gases%20de%20e factos%20invernadero.>

³³ Valora Analitik. (2022). Colombia: startup llevará más áreas de recarga para vehículos eléctricos en zonas residenciales. Recuperado de: <https://www.valoraanalitik.com/2022/09/22/oasis-group-promueve-movilidad-electrica-en-colombia/?amp>

vivienda o lugar de parqueo para poder acceder a alguna estación de carga³⁴.

Así pues, se hace relevante una campaña de divulgación sobre la ley 1964 de 2019 y, además, implementar un plan para llevar a cabo la instalación de puntos de carga en las propiedades horizontales, ya que lo anterior es un factor de vital importancia para hacerse de un vehículo cero y bajas emisiones el Distrito.

Inclusión de zonas de parqueo preferencial en espacio público y centros comerciales.

Actualmente en el Decreto 563 de 2019 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. adopta un instrumento de planeación mediante el cual se establecen los lineamientos normativos para la ejecución de las Áreas de Intervención Integral de Espacio Público en sesiones con uso para estacionamiento, bahía o parqueadero.

Entre tanto, se promueve la recuperación del espacio público en las Áreas de Intervención Integral de Espacio Público mediante la ejecución de los proyectos desarrollados a través del

instrumento de Asociación Público-Privada – APP³⁵

Así las cosas, mediante este decreto se pueden consolidar alianzas público-privadas (APP) que utilicen el espacio público para la creación de parqueaderos de uso exclusivo para vehículos de cero y bajas emisiones en distintas zonas de la ciudad. Estas zonas estarán debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas y sótanos, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.

Promoción de la disposición correcta de baterías.

Los Planes de gestión de devolución de productos posconsumo de Baterías Usadas Plomo Ácido (BUPA) configura el conjunto de reglas, acciones, procedimientos y medios dispuestos para facilitar la devolución y acopio de productos posconsumo que al desecharse convierten en residuos o desechos peligrosos, con el fin de que sean enviados a instalaciones en las que se sujetarán a procesos de aprovechamiento y/o valorización,

³⁴ Semana (2022) vehículos eléctricos ¿Cómo está el panorama de estaciones de carga en el país? Recuperado de: <https://www.semana.com/economia/emprendimiento/articulo/vehiculos-electricos-como-esta-el-panorama-de-estaciones-de-carga-en-el-pais/202231/>

³⁵ Alcaldía Mayor de Bogotá (2019) Decreto 563 de 2019. Recuperado de [Decreto 563 de 2019 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. \(alcaldiabogota.gov.co\)](https://www.alcaldiabogota.gov.co/Decreto-563-de-2019-Alcaldia-Mayor-de-Bogota-D.C.-)

tratamiento y/o disposición final controlada.

La disposición final hace referencia al proceso de aislar y confinar los residuos o desechos peligrosos, en especial los no aprovechables, en lugares especialmente seleccionados, diseñados y debidamente autorizados, para evitar la contaminación y los daños o riesgos a la salud humana y al ambiente³⁶

Estos residuos deben ser entregados por los consumidores a gestores autorizados, como programas posconsumo, talleres, servitecas, almacenes de repuestos y grandessuperficies, que garanticen su adecuado manejo, para evitar que lleguen al relleno sanitario u otros lugares donde generen consecuencias negativas a las personas, los animales y el ambiente.

Actualmente, existe una articulación de la Secretaría de Ambiente con empresas como Recoenergy y Ecosteps, quienes manejan programas posconsumo. El primerocorresponde a un colectivo del Grupo Retorna, cuyo propósito es concientizar y articular a todos los actores de la cadena bajo el principio de responsabilidad extendida del productor.El segundoes una

iniciativa de la empresa global Clarios Andina³⁷.

Sin embargo, no hay un compromiso real desde la administración para la gestión óptima de este tipo de residuo; por lo tanto, se pretende diseñar e implementar un plan integral para el manejo y disposición correcta de las baterías de los vehículos de baja y cero emisiones en la ciudad, dicho programa estaría bajo la dirección de Secretaría Distrital de Ambiente y la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.

- **Financiamiento de nuevo equipamiento urbano.**

La administración distrital está en la capacidad de recibir recursos por concepto de explotación comercial de por ejemplo paneles publicitarios en los paraderos públicos. Actualmente, existen modelos de negocios implementados por empresas como Transmilenio S.A para la exhibición de

³⁶ IDEA - Instituto de estudios ambientales (2016). Contrato interadministrativo N° 435 de 2016 suscrito entre MADS, MSPS y el IDEA de la Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/06/Producto_1_-_Enfoque_teorico_y_metodologico.pdf

³⁷ Secretaría de Ambiente (2021) Aprende a hacer la correcta disposición de la batería de tu vehículo para no afectar al medio ambiente. Recuperado de <https://oab.ambientebogota.gov.co/aprende-a-hacer-la-correcta-disposicion-de-la-bateria-de-tu-vehiculo-para-no-afectar-al-medio-ambiente/>

publicidad en la infraestructura y buses del sistema troncal. Dicha publicidad tiene tarifas que han sido establecidas para la exhibición de publicidad, suscriben contratos para la explotación económica de esta infraestructura y de los buses del sistema troncal por medio de publicidad. Actualmente, la explotación colateral de la infraestructura a cargo del sistema se enmarca en la resolución 966 de 2019 “por medio del cual se fija el esquema tarifario para la comercialización y explotación colateral a cargo de TRANSMILENIO S.A”³⁸

El arrendamiento de espacios para exhibición de publicidad se realiza a través de cartas de acuerdos por medio de las cuales se establecen las condiciones de este arrendamiento temporal de espacios, la destinación del uso y el empleo que se le dará a los espacios objeto de arrendamiento.

En ese sentido, la Administración Distrital está en la capacidad de recibir recursos por concepto de registros de publicidad exterior visual, en este caso, en la nueva infraestructura de carga para vehículos híbridos y eléctricos que está próxima a construirse, convirtiéndose

en otro tipo de recursos que pueden ser utilizados como una alternativa para el mantenimiento y construcción de nuevas estaciones de carga en la ciudad.

Así las cosas, la nueva infraestructura de carga para vehículos híbridos y eléctricos da apertura a la generación de espacios nuevos para obtener recursos nuevos para la administración por medio de estos modelos de negocio, que proporciona recursos para el nuevo equipamiento urbano paravehículos de cero y bajas emisiones.

- **Actualización de la cartilla del espacio público.**

En el Decreto 603 de 2007 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. se adopta la actualización de la Cartilla de Mobiliario Urbano. Señala que el diseño del Mobiliario Urbano de Bogotá, Distrito Capital, será el definido en los planos y gráficas que forman parte integrante del documento denominado "Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá" elaborado por la Dirección del Taller del Espacio Público de la Secretaría Distrital de Planeación.

Por consiguiente, es necesaria la actualización de la Cartilla para incluir los nuevos componentes de la infraestructura del espacio público para garantizar su correcta implantación en los espacios públicos y privados, especialmente, para el acondicionamiento de infraestructura enmarcada en los vehículos

³⁸ Alcaldía Mayor de Bogotá (2019) Resolución 996 de 2019. Recuperado de <file:///C:/Users/LENOVO%20C340%204%20256/Downloads/Resolucion%20N%C2%B0%20966%20de%202019%20Tarifas%20comercializacion%20y%20explotaci%C3%B3n%20colateral%20a%20cargo%20de%20TRANSMILENIO.pdf>

de cero y bajas emisiones, en el Distrito Capital.

III. MARCO JURÍDICO

Por medio del Decreto 003 de 2022, la Secretaría Distrital de Movilidad actualizó en 2022 las tarifas de los parqueaderos de Bogotá, sin realizar ninguna distinción en el cobro máximo del minuto de parqueadero para carros híbridos y eléctricos. A continuación, se observa las tarifas dispuestas en el decreto según el tipo de vehículo³⁹.

TIPO DE VEHÍCULO	FACTOR DE DEMANDA ZONAL	NIVEL DE SERVICIO	VMPM (\$)
Automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados	1	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 122
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 110
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 98
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 85
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 73
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 61
	0,8	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 98
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 88
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 78
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 69
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 59
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 49
Motocicletas	1	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 85
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 77
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 69
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 para vehículo tipo automóvil cupos o más	\$ 60
Motocicletas	1	A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 51
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 43
	0,8	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 69
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 61
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 54
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 48
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 41
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 34

³⁹ Alcaldía Mayor de Bogotá (2022) Decreto 003 de 2022. Recuperado de: file:///C:/Users/LENOVO%20C340%204%20256/Dowloads/dec003_rd7334.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá (2022)

- a. En el artículo 22 y 23 de la Ley 675 de 2001, sobre bienes comunes de uso exclusivo y régimen especial de los bienes comunes de uso exclusivo, respectivamente, se dispone que los parqueaderos pueden ser asignados para uso exclusivo de los propietarios de los vehículos que vivan en el edificio, siempre y cuando no contraríen las normas municipales y distritales en materia de urbanización y construcción. Por su parte también se dispone que los propietarios están obligados a no realizar alteraciones ni construcciones sobre o bajo el bien,

hacerse cargo de las reparaciones a que haya lugar⁴⁰.

- b. El decreto 409 de 2014, por medio del cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público, publicado por la Alcaldía Mayor de Bogotá en septiembre 30, dispone en sus artículos 4 y 5 las condiciones de operación de los carriles preferenciales en Bogotá. Sin embargo, no se menciona disponer estos carriles preferenciales también para taxis híbridos o eléctricos, por ejemplo.
- Artículo 4. Carriles preferenciales. A lo largo de la infraestructura existente para la circulación de vehículos, podrán establecerse carriles preferenciales para la operación de vehículos del SITP
 - Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los estudios técnicos elaborados para el efecto, podrá establecer carriles preferenciales en la ciudad y definir las condiciones de su operación.

o Parágrafo 2. El Instituto de Desarrollo Urbano adelantará las adecuaciones necesarias en la infraestructura de la ciudad, para garantizar la adecuada operación de los carriles preferenciales.

Artículo 5. Condiciones de operación. Los carriles preferenciales tendrán las siguientes condiciones mínimas de operación:

1. Sólo podrán circular en los carriles preferenciales los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad, los vehículos del transporte público colectivo durante la etapa de transición al SITP los vehículos particulares que van a acceder a predios (incluyendo ascenso y descenso de personas), realizar giros derechos o utilizar bocacalles en las vías transversales al corredor y los vehículos de transporte público individual y transporte escolar (siempre y cuando se encuentren prestando este servicio) que requieran

⁴⁰ Congreso de Colombia (2001) LEY 675 DE 2001. Recuperado de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1665811#:~:text=La%20presente%20ley%20regula%20la,convivencia%20pa%20c%C3%ADfica%20en%20los%20inmuebles>

realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros. La incorporación para el uso de carril preferencial para acceder a predios, hacer giros y usar bocacalles, así como para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público individual y transporte escolar, deberá realizarse en la cuadra anterior o más próxima a la maniobra.

1. Ningún vehículo particular o de transporte público individual, podrá realizar paradas momentáneas o dejar o recoger pasajeros en los paraderos del SITP.
2. Se priorizará a través de dispositivos de señalización el carril derecho de cada

una de las calzadas para el uso preferencial del SITP y la posibilidad de adelantamiento por el siguiente carril en zonas de paradero o ante una situación de contingencia.

3. La operación de los carriles preferenciales estará definida en ambas calzadas del corredor, indicando el carril preferencial para el SITP.
4. La señalización podrá indicar el orden para el uso de los carriles de la calzada.
6. Los vehículos del SITP deberán operar de acuerdo con protocolo establecido por TRANSMILENIO S.A. para el efecto.

Parágrafo 1. La autoridad de tránsito sancionará la inobservancia de los numerales 1 y 2 del presente artículo, con las infracciones C14 y C19 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, respectivamente, sin perjuicio de que pueda sancionar cualquier otra conducta que contravenga las normas de tránsito y que esté tipificada en la normatividad vigente.

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá monitorear todas las condiciones de operación de los carriles preferenciales y podrá modificarlas en caso de ser necesario⁴¹.

- **Código de construcción sostenible**

- La ley 1964 de 2019 en su Artículo 8 iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos El cual estipula la vigencia para los prestadores del servicio público para cumplir una cuota mínima de vehículos eléctricos.
- En la ley 1964 de 2019 en el Artículo 7 en el cual las entidades públicas y los establecimientos comerciales deben destinar un mínimo del 2% el total de plazas de parqueo

⁴¹ Alcaldía Mayor de Bogotá (2014) Decreto 409 de 2014. Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59570>

habilitadas para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

- Decreto 566 de 2014 y Resolución 1319 de 2015 cartilla y o guía de infraestructura para la movilidad alternativa sostenible
 - Decreto 677 de 2011, decreto 376 de 2013: proyecto piloto de taxis eléctricos.
 - Acuerdo 732 de 2018 que propende una cobertura total de vehículos con tecnología ceroemisiones.
 - El plan de desarrollo de Bogotá acuerdo 761 de 2020 que en su propósito de cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y

mitigar la crisis climática tiene como meta reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 Y PM 2.5 mediante la implementación del plan de gestión de calidad de aire por medio de la política pública de movilidad de 0 y baja en misiones y el plan de movilidad eléctrica.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

La competencia del Concejo de Bogotá para dictar este tipo de normas se enmarca en lo dispuesto tanto por la Constitución Política en su artículo 313 numeral 1º como por el Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico de Bogotá, establece en su artículo 12 las siguientes atribuciones al Concejo de Bogotá.

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

- a. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.
- b. Adoptar el Plan General de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas. El plan de inversiones, que hace parte del Plan General de Desarrollo, contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos y la determinación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.
- c. Dotar al Distrito Capital de los Instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; promover el desarrollo integral de su territorio, y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

V. IMPACTO FISCAL.

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

De esta manera, se da precisión que el presente proyecto no genera impacto fiscal, ni implica la modificación en el marco fiscal de mediano plazo. Lo anterior, teniendo en cuenta que no

existirán alteraciones al presupuesto, ni se promoverán nuevas fuentes de financiamiento.

Así mismo, la iniciativa cuenta con rubros presupuestales estipulados en el Acuerdo 123 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 XX”. Específicamente en el Artículo 15, programa 49 Movilidad Segura Y Sostenible.

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar la calidad de vida en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y las validaciones en el SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y (iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Mejorar el estado de la malla vial local a través de las intervenciones de las Alcaldías Locales, en el marco del proceso de reactivación económica de la ciudad.

JUAN JAVIER BAENA MERLANO
Concejal de Bogotá

CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS
Concejal de Bogotá

MARISOL GÓMEZ GIRALDO
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 627 DE 2022

PRIMER DEBATE

ARTICULADO

“MEDIANTE EL CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS LIVIANOS DE BAJO Y CERO EMISIONES POR MEDIO DE APUESTAS ECONÓMICAS, SOCIALES Y EDUCATIVAS, QUE FACILITEN SU USO EN BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 9 del artículo 313 de la Constitución Política de la República de Colombia, el numeral 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el numeral 10 del artículo 6 de la Ley 1551 de 2012.

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto. Promover el uso de vehículos de bajas o cero emisiones en Bogotá D.C., a través de medidas económicas, sociales y educativas, que faciliten su uso en Distrito Capital.

Artículo 2. Definiciones. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 1964 de 2019 “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Movilidad Sostenible.** Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.
- b. **Vehículo eléctrico:** Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de

hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

- c. Estación de carga rápida:** Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías

de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.

- d. Estación de carga lenta:** Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.
- e. Zona de Parquímetro:** Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.
- f. Vehículo de cero emisiones:** Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que, en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.

Artículo 2. Sensibilización. En la labor de promover el uso de vehículos de bajas o cero emisiones en Bogotá la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría de Movilidad desarrollará por los menos las siguientes acciones de sensibilización:

- a.** Abrir datos alrededor del uso de vehículos de baja y cero emisiones y hacer campañas informativas con los sectores interesados y la ciudadanía en general, sobre el impacto de la movilidad sostenible en el medio ambiente, de manera que se genere conciencia sobre su importancia y uso.
- b.** Promover procesos de participación que permitan identificar posibilidades de mejora en la construcción de una política pública encaminada a que la ciudad opte por sistemas de movilidad basados en vehículos de bajas y cero emisiones.
- c.** Impulsar el ascenso tecnológico y la transición de los vehículos tradicionales a movilidad de baja y cero emisiones a través de procesos participativos que se surtan con la mayor transparencia, igualdad y equidad posible, y en donde prime el bien común sobre el particular.
- d.** Ejecutar campañas para dar a conocer a la ciudadanía los avances que en materia de movilidad sostenible está logrando la ciudad, buscando visibilizar a los actores comprometidos con estos procesos.

Artículo 3. Inclusión de puntos de recarga en propiedad horizontal. En concordancia con la Ley 1964 de 2019, la Secretaría Distrital de Planeación junto con las entidades competentes del distrito dictarán los lineamientos para la instalación de puntos de carga en los estacionamientos de las propiedades horizontales.

Parágrafo. En caso de que las empresas que instalan los puntos de recarga de vehículos híbridos y eléctricos en la ciudad sean propiedad del Distrito, o este tenga participación mayoritaria en ellas, se propenderá por ofrecer el servicio al más bajo costo.

Artículo 4. Actualización de las disposiciones urbanísticas. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Planeación reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma a partir de la entrada en vigencia de la Ley 1964 de 2019, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos.

Artículo 5. Promoción en el uso de vehículos de bajas y cero emisiones en la ciudad. La Administración Distrital promoverá el uso de vehículos de bajas y cero emisiones en el Distrito, ofreciendo tratos preferenciales en vías y estacionamientos que sean de propiedad o estén administrados por el Distrito.

Parágrafo: En el mismo sentido, se propenderá por el establecimiento de alianzas estratégicas con el sector privado, para los fines a los que se refiere este artículo.

Artículo 6. Disposición correcta de baterías. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos y los sectores interesados diseñarán e implementarán un plan integral para el manejo y disposición correcta de las baterías de los vehículos de baja y cero emisiones en Bogotá.

Parágrafo Primero. En las estrategias de posconsumo y economía circular formuladas por la Administración Distrital se deberá fomentar el aprovechamiento de baterías de vehículos de bajas y cero emisiones, con el propósito de extender la vía útil de dichos elementos en Bogotá.

Parágrafo Segundo. El plan integral al que se refiere el presente artículo contemplará difusión y pedagogía sobre el uso y ubicación de los lugares donde se pueda hacer disposición y aprovechamiento de baterías.

Parágrafo Tercero. La administración deberá hacer seguimiento, inspección y vigilancia al cumplimiento de los planes de posconsumo de baterías en Bogotá.

Artículo 7. Zonas de bajas emisiones y zonas especiales de circulación. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, dispondrá zonas especiales de circulación de bajas emisiones que favorezcan el tránsito de vehículos de bajas o cero emisiones.

Artículo 8. Infraestructura pública para la recarga de vehículos híbridos y eléctricos.

La Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Movilidad, diseñarán una estrategia que permita ampliar la infraestructura de carga y electrolineras públicas, teniendo en consideración la demanda de vehículos de bajas o cero emisiones para que esta sea promovida.

Artículo 9. Cumplimiento Distrital Ley 1964 de 2019. La Administración Distrital establecerá en un plazo no mayor a 12 meses, una estrategia para la adopción y seguimiento de los esquemas de promoción al uso de vehículos de bajas y de cero emisiones, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley 1964 de 2019, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero en el Distrito Capital.

Artículo 10. Parqueaderos preferenciales. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación ampliará las plazas de parqueo habilitados para el uso preferencial de vehículos eléctricos en cada una de las entidades y establecimientos públicos, en donde por lo menos deberá haber uno de estos cupos.

Artículo 11. Estaciones de carga rápida. Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del presente acuerdo, la Administración Distrital deberá garantizar que exista como mínimo, una estación de carga rápida en condiciones funcionales por cada localidad.

Parágrafo. La Administración Distrital realizará los estudios pertinentes para habilitar espacio público para la instalación de estaciones de carga rápida para vehículos de bajas y cero emisiones con su respectiva georreferenciación y cartografía.

Artículo 12. Actualización de la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá. La Secretaría Distrital de Planeación y el IDU, tendrá como responsabilidad actualizar la cartilla del espacio público de Bogotá, con el fin de incluir el nuevo mobiliario urbano que es necesario para esta transición y su correcta implantación en el espacio público de Bogotá.

Artículo 13. Reportes anuales de seguimiento. La Administración Distrital publicará de manera anual un informe de seguimiento que evidencie el desarrollo de las medidas adoptadas para darle cumplimiento al presente acuerdo, así como su impacto en la consolidación de la movilidad sostenible de la ciudad.

Artículo 14. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 628 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LOS PROCESOS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL EN TORNO AL MANEJO INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS EN LOS COLEGIOS PÚBLICOS DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto tiene como objetivo complementar los procesos y mecanismos regulatorios existentes sobre el reciclaje en Bogotá, pero desde el ámbito de la educación y la pedagogía que promuevan una cultura de manejo integral de residuos sólidos. Con el articulado se busca fortalecer la línea temática de residuos sólidos en los colegios públicos de Bogotá, mediante la implementación de procesos de acompañamiento a través de documentos de orientaciones pedagógicas o encuentros de experiencias en los colegios o asesorías técnicas y pedagógicas a las instituciones.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

No hay antecedentes directos como acuerdos que busquen promover una cultura del reciclaje en Bogotá desde las aulas y para todos los colegios públicos. Sin embargo, si hay antecedentes de programas coyunturales y dispersos que promueven algunos principios sobre el reciclaje en algunos colegios de la capital.

En el año 2013 en el marco de la apuesta por una Bogotá Basura Cero, se promovió entre los estudiantes una cultura ambiental relacionada con la importancia de reciclar. Este programa no fue general, de hecho, el abanderado fue el Colegio los Pinos (Santa Fe), donde los estudiantes participaron separando los residuos¹.

Entre los programas más recientes se encuentra la iniciativa que impulsa el reciclaje en los colegios rurales de Usme en el año 2020 que al no ser estructural su carácter permanente está en entredicho².

¹ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/basura-cero-en-colegio-distrital-de-bogota-una-cadena-de>

² <https://www.semana.com/impacto/articulo/en-video-todo-se-reutiliza-en-esta-zona-rural-de-bogota--noticias-hoy/58519/>

De otra parte, hay proyectos impulsados desde el Gobierno Nacional, como los llamados Proyectos Ambientales Escolares (PRAE), que son proyectos pedagógicos que invitan a analizar y comprender problemas medio ambientales locales, regionales y nacionales, así como implementar soluciones a estos, con lo cual se han propiciado espacios para generar investigación, reflexión e intervención a problemas ambientales³.

De manera más reciente, en el 2021 el equipo de gestión social de la Subdirección de Disposición final de la UAESP, acompañó a la Secretaría de Educación en el programa Niños y Niñas Educan Adultos, con el que se impulsaron e identificaron iniciativas que buscaran promover el reciclaje en Bogotá⁴.

Estas iniciativas, algunas de carácter local y otras nacional, aunque importantes son coyunturales y no aseguran continuidad ni un carácter permanente que promueva una cultura del reciclaje en los estudiantes y sus familias.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

Las justificaciones para un proyecto que crea una cátedra para promover una cultura del reciclaje son diversas y sólidas. Para efectos de este proyecto nos vamos a centrar en tres temas específicos sobre el reciclaje: el primero, la importancia de reciclar; segundo, datos nacionales y locales sobre el reciclaje y tercero, el impacto sobre el medio ambiente de no reciclar. Desarrollemos cada uno.

Primero, la importancia de reciclar, o mejor, partamos de la pregunta: cuál es la importancia de reciclar. La respuesta a esto se puede agrupar en cinco temas que muestran la importancia de reciclar. 1. Se ahorra energía y se reduce el cambio climático porque al reciclar reducimos la extracción y transporte de nuevas materias primas, lo que se traduce en menos CO2 en la atmosfera, que son los gases que producen el efecto invernadero, lo cual además reduce la contaminación de aire mejorando la salud cardiovascular y respiratoria de las personas. 2. Se disminuye el uso de materias primas, porque al reciclar vidrio, papel o plástico, no hay que extraer o usar nuevas materias primas para fabricarlos, situación que tiene un impacto directo en la preservación de los recursos naturales. 3. Fabricación de nuevos productos; con las materias primas o materiales que se generan a través del reciclaje se pueden fabricar nuevos productos, generando menos afectaciones al medio ambiente. 4. Se crean puestos de trabajo, ya que los procesos de reciclaje necesitan empresas y personas que trabajen en este sector y en toda su cadena, desde la recolección y clasificación hasta la transformación, el diseño y creación de nuevos objetos. 5. Preservación del medio ambiente, las basuras y desechos provenientes de empresas y hogares

³ [https://www.mineducacion.gov.co/1621/article-90893.html#:~:text=Los%20PRAE%20\(ver%20secci%C3%B3n%20Ejemplos,las%20din%C3%A1micas%20naturales%20y%20socioculturales.](https://www.mineducacion.gov.co/1621/article-90893.html#:~:text=Los%20PRAE%20(ver%20secci%C3%B3n%20Ejemplos,las%20din%C3%A1micas%20naturales%20y%20socioculturales.)

<https://www.canecas.com.co/reciclaje-en-los-colegios>

⁴ <https://www.uaesp.gov.co/noticias/estudiantes-colegios-bogota-promueven-reciclaje>

contaminan ríos y mares afectando y poniendo en riesgo la preservación de la fauna, la flora y diversos ecosistemas⁵.

Segundo, ¿qué dicen los datos nacionales y locales sobre el reciclaje? Colombia produce más de 12 millones de toneladas de residuos sólidos cada año, de las cuales solo se recicla el 16,5%. La mayoría de estos residuos se producen en los hogares, de los cuales el 78% no recicla⁶. Estos residuos se dividen en orgánicos que son cerca del 61,3% del total, metal 18,5%, plástico 10,7%, cartón y papel 6,55% y vidrio 2,4%⁷. Un análisis de este fenómeno no anual sino diario muestra un panorama similar, ya que en Colombia se producen 25.000 toneladas de residuos sólidos al día, de las cuales solo el 13% llega a hacer parte nuevamente del ciclo productivo y de esto el 7% es recuperado por recicladores de oficio⁸.

Para Bogotá el balance es desalentador, la capital produce 6.300 toneladas de basura al día, de las cuales solo se aprovecha entre el 14 y el 15%, según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible⁹. Lo preocupante de esta radiografía es que Bogotá aporta el 35% de los residuos del país, sin embargo, la capital al 2020 tiene los índices más bajos de reciclaje respecto del resto del país con un 14%¹⁰; mientras que Medellín recicla el 18,9%¹¹.

Estos datos muestran que Bogotá tiene un rezago y una tarea importante por ser uno de los principales generadores de residuos, de los cuales un porcentaje importante no están siendo aprovechados y, por el contrario, se están convirtiendo en desechos contaminantes.

Tercero, el impacto sobre el medio ambiente de no reciclar es realmente grave. Según ACNUR¹², nuestra sobrevivencia como especie se ve comprometida sino reciclamos, porque esto de manera directa e indirecta tiene relación con el cambio climático, la contaminación, la deforestación y el agotamiento de recursos naturales. De manera más puntual, no reciclar disminuye el espacio para tratar y clasificar los residuos, lo que puede generar más contaminación, en otras palabras, los sitios donde se disponen los residuos cada vez se llenarán más rápido y serán insuficientes.

⁵ Algunas de estas ideas fueron tomadas de: <https://blog.oxfamintermon.org/por-que-es-tan-importante-reciclar-te-explicamos-5-razones/>

⁶ <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/el-78-de-los-hogares-colombianos-no-recicla/44231/>

⁷ <https://www.semana.com/cuales-son-las-politicas-de-reciclaje-en-colombia/304115/#:~:text=La%20pol%C3%ADtica%20p%C3%BAblica%20prev%C3%A9%20que,30%25%20al%20cierre%20de%202030.>

⁸ <https://bogotacomovamos.org/es-la-hora-de-reciclar/>

⁹ <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/el-78-de-los-hogares-colombianos-no-recicla/44231/>

¹⁰ <https://www.semana.com/empresas/articulo/meta-de-reciclaje-de-colombia-a-2040-sera-del-40-del-total-de-desechos/301643/>

¹¹ <https://telemedellin.tv/medellin-residuos-aprovechable/299211/#:~:text=En%20Medell%C3%ADn%20se%20recicla%20solo%20el%2018.9%20%25%20de%20los%20residuos%20aprovechable.-11%20diciembre%2C%202018&text=Aunque%20cada%20vez%20son%20m%C3%A1s,un%2025%20%25%20que%20es%20aprovechable.>

¹² Los datos de esta tercera sección están basados en: https://eacnur.org/blog/cuales-las-consecuencias-no-reciclar-te_alt45664n_o_pstn_o_pst/

Otra consecuencia directa es la amenaza sobre los recursos naturales, porque al aumentar los recursos que usamos a diario aumenta el uso y explotación de los recursos naturales como el agua y la energía eléctrica, con lo cual pueden subir los precios y verse amenazada la sostenibilidad.

El aumento de la polución se considera otro efecto derivado de no reciclar, los desechos que son incinerados generan cenizas y gases tóxicos que aumentan la contaminación del aire y los problemas respiratorios, así como los gases que producen el efecto invernadero y el calentamiento global.

Por último, los expertos señalan como otra consecuencia directa de no reciclar la desaparición de ecosistemas y hábitats naturales que se sobreexplotan para obtener materias primas, algunas de las cuales se pueden suplir si se aprovechan los residuos que se generan.

Bogotá tiene una gran responsabilidad no solo con sus habitantes sino con el país en el tema del reciclaje, por eso es clave asegurar un espacio permanente dentro de la malla curricular de los colegios en el que se aborde el tema del reciclaje. Impulsar esta iniciativa en las instituciones educativas ofrece la ventaja de que como son justamente centros de formación permiten impulsar experiencias con criterios pedagógicos desde diferentes dinámicas y actividades en torno al tema del reciclaje. Al ser una iniciativa de carácter permanente va a permitir y facilitar la evaluación y un monitoreo constante sobre su impacto, que además, se sumaría a las estrategias y normatividad que ya existe sobre el tema.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar 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”.

ARTICULO 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. (...)

ARTICULO 13. INICIATIVA. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.

5. MARCO JURÍDICO

Constitución política de Colombia.

Derecho a la educación

Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. (...). La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

Artículo 68. Parágrafo 3. (...) La enseñanza estará a cargo de personas de reconocida idoneidad ética y pedagógica. La Ley garantiza la profesionalización y dignificación de la actividad docente.

Derecho al medio ambiente sano

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Recursos naturales: desarrollo sostenible, conservación, restauración y sustitución

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

Marco legal

Se relacionan dentro del marco legal, así:

Ley 115 de 1994: Por la cual se expide la ley general de educación.

“**Artículo 5º.** - De conformidad con el artículo 67 de la Constitución Política, la educación se desarrollará atendiendo a los siguientes fines:

1. El pleno desarrollo de la personalidad sin más limitaciones que las que le ponen los derechos de los demás y el orden jurídico, dentro de un proceso de formación integral, física, psíquica, intelectual, moral, espiritual, social, afectiva, ética, cívica y demás valores humanos.
2. La formación en el respeto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia, pluralismo, justicia, solidaridad y equidad., así como en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad.
3. La formación para facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.
4. La formación en el respeto a la autoridad legítima y a la ley, a la cultura nacional, a la historia colombiana y a los símbolos patrios.
5. La adquisición y generación de los conocimientos científicos y técnicos más avanzados, humanísticos, históricos, sociales, geográficos, y estéticos, mediante la apropiación de hábitos intelectuales, adecuados para el desarrollo del saber.
6. El estudio y la comprensión crítica de la cultura nacional, y de la diversidad étnica y cultural del país, como fundamento de la unidad nacional y de su identidad.
7. El acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y demás bienes y valores de la cultura, el fomento de la investigación y el estímulo a la creación artística en sus diferentes manifestaciones.
8. La creación y el fomento de una conciencia de la soberanía nacional y para la práctica de la solidaridad y la integración con el mundo, en especial con Latinoamérica y el caribe.
9. El desarrollo de la capacidad crítica, reflexiva y analítica que fortalezca el avance científico, y tecnológico nacional, orientado con prioridad al mejoramiento cultural, y de la calidad de la vida de la población, a la participación en la búsqueda de alternativas de solución a los problemas y al progreso social y económico del país.
10. La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente, de la calidad de la vida, del uso racional de los recursos naturales, de la prevención de desastres, dentro de una cultura ecológica y del riesgo y de la defensa del patrimonio cultural de la nación.
11. La formación de la práctica del trabajo, mediante los conocimientos técnicos y habilidades, así como en la valoración del mismo como fundamento del desarrollo individual y social.
12. La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, la educación física, la recreación el deporte y la utilización del tiempo libre, y
13. La promoción en la persona y en la sociedad de la capacidad para crear, investigar, adoptar la tecnología que se requiere en los procesos de desarrollo del país y le permita al educando ingresar al sector productivo.

Artículo 77. Autonomía escolar

Dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones de educación formal gozan de autonomía para organizar la áreas fundamentales de conocimientos definidas para cada nivel, introducir asignaturas optativas dentro de las áreas establecidas en la ley, adaptar algunas áreas a las necesidades y características regionales, adoptar métodos de enseñanza y organizar actividades formativas culturales y deportivas dentro de los lineamientos que establezca el Ministerio de Educación Nacional.

Párrafo. Las Secretarías de Educación departamentales o distritales o los organismos que hagan sus veces, serán las responsabilidades de la asesoría para el diseño y desarrollo del currículo de las instituciones educativas estatales de su jurisdicción, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

6. IMPACTO FISCAL

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

El proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal, pues no implica una incompatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Además, propende por fortalecer la metas y programas estratégicos del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2014, así:

Estrategias del propósito 2, logro de ciudad 20: Aumentar la separación en la fuente, reciclaje, reutilización y la adecuada disposición final de los residuos de la ciudad.

Programas Estratégicos Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática. Programa estratégico: cuidado y mantenimiento del ambiente construido. No 54. Meta estratégica: Implementar una estrategia de cultura ciudadana para promover la separación en la fuente, el reusó, el reciclaje, valoración y aprovechamiento de residuos ordinarios orgánicos e inorgánicos, contribuyendo a mejorar la gestión sostenible de los residuos generados en la ciudad.

Programa 38. Ecoeficiencia, reciclaje, manejo de residuos e inclusión de la población recicladora. Desarrollar una estrategia de cultura ciudadana para promover el consumo responsable, el reuso, la separación en la fuente, valoración y tratamiento de los residuos ordinarios orgánicos e inorgánicos, contribuyendo a disminuir la huella ambiental de la aglomeración urbana y humana más grande del país. Abordar la gestión sostenible de todos los residuos generados en Bogotá, a través de la articulación de cada actor de la cadena de valor en esquemas de economía circular, ecoeficiencia, reciclaje de residuos sólidos e inclusión de la población recicladora, estrategias de educación a la población y demás elementos necesarios para avanzar en la implementación de una política de desarrollo sostenible. Además, de implementar proyectos de aprovechamiento de

residuos para transformación de energía, para enfrentar los impactos del clima a través de su reverdecimiento, un cambio energético y una buena gestión del territorio.

La creación de la cátedra de reciclaje no tiene impacto fiscal ya que su creación e implementación puede estar vinculada a estos programas y metas del Plan de Desarrollo 2020-2023.

7. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO N° 628 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LOS PROCESOS DE EDUCACIÓN AMBIENTAL EN TORNO AL MANEJO INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS EN LOS COLEGIOS PÚBLICOS DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los Artículos 322 y 323 de la C. P. y el numeral 1 y 25 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Objeto. Este proyecto tiene como objetivo complementar los procesos y mecanismos regulatorios existentes sobre el reciclaje en Bogotá, pero desde el ámbito de la educación y la pedagogía que promuevan una cultura de manejo integral de residuos sólidos. Con el articulado se busca fortalecer la línea temática de residuos sólidos en los colegios públicos de Bogotá, mediante la implementación de procesos de acompañamiento a través de documentos de orientaciones pedagógicas o encuentros de experiencias en los colegios o asesorías técnicas y pedagógicas a las instituciones.

ARTÍCULO 2. Estructuración. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Educación Distrital fortalecerá los procesos pedagógicos de educación ambiental en torno al manejo de los residuos sólidos.

Parágrafo 1. La Secretaría de Educación Distrital invitará a los colegios privados de la ciudad a que adopten las orientaciones pedagógicas generadas en torno a los residuos sólidos, y así mitigar la problemática de acumulación de residuos sólidos en los colegios.

ARTÍCULO 3. Acompañamiento pedagógico. El Gobierno Distrital desarrollará procesos de acompañamiento pedagógico a docentes del PRAE con el fin de fortalecer prácticas y saberes asociados al manejo integral de los residuos sólidos.

ARTÍCULO 4. Implementación. La Secretaría de Educación del Distrito será la encargada de implementar el acompañamiento pedagógico a las instituciones educativas en torno al manejo integral de los residuos sólidos.

ARTÍCULO 5. Plazo para su creación. A partir de la aprobación del acuerdo la Administración Distrital tendrá un plazo de 12 meses para la implementación del proceso de acompañamiento pedagógico a las IED para el manejo integral de los residuos sólidos.

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

Firmas:

MARISOL GÓMEZ GIRALDO
Concejal Nuevo Liberalismo

JUAN JAVIER BAENA
Vocero Nuevo Liberalismo

PROYECTO DE ACUERDO N° 629 DE 2022

PRIMER DEBATE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS AL PROYECTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA EN LA ESTRUCTURA INTERNA DE LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C., LA DENOMINACIÓN Y NIVEL DE LA OFICINA ASESORA JURÍDICA, QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ DIRECCIÓN JURÍDICA, PERTENECIENTE AL NIVEL DIRECTIVO, LAS FUNCIONES DE LAS DEPENDENCIAS QUE EJERCEN LA POTESTAD DISCIPLINARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

I. OBJETO:

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como finalidad modificar el Acuerdo No. 658 de 2016¹³ *“Por el cual se dictan normas sobre organización y funcionamiento de la Contraloría de Bogotá, D.C., se modifica su estructura orgánica e interna, se fijan funciones de sus dependencias, se modifica su planta de personal, y se dictan otras disposiciones”*, con el fin de introducir en el articulado las siguientes reformas:

- 1.1.** Modificar en la estructura interna de la Contraloría de Bogotá, D.C., la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo.
- 1.2.** Suprimir el empleo de libre nombramiento y remoción denominado Jefe de Oficina Asesora Jurídica código 115 grado 03.
- 1.3.** Crear en la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C. un (1) empleo de libre nombramiento y remoción denominado Director Técnico código 009 grado 04.
- 1.4.** Modificar las funciones de las dependencias: Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., Oficina de Asuntos Disciplinarios y Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica.

II. JUSTIFICACIÓN:

El legislador dispuso el régimen disciplinario, en aras de vigilar el ejercicio de la función pública, en dicho marco dictó diferentes leyes, esto es, la 734 de 2002, la 1952 de 2019¹⁴ y la 2094 de 2021¹⁵.

¹³ Modificado por el Acuerdo 664 de 2017.

¹⁴ Veintiocho (28) de enero de dos mil diecinueve (2019). *“Por medio de la cual se expide el Código General Disciplinario, se derogan la Ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la Ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario*

¹⁵ Por medio de la cual se reforma la ley 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones.

A través de la segunda, expide el **Código General Disciplinario**, deroga la Ley 734 de 2002 y adopta otras disposiciones.

El Código General Disciplinario¹⁶, en el artículo 93, modificado por el artículo 14 de la Ley 2094 de 2021¹⁷, contempló el deber de toda entidad u organismo del Estado¹⁸, de organizar una unidad u “**oficina del más alto nivel**” encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores, entendiendo como tal, aquella conformada por servidores públicos mínimo del nivel profesional de la administración. Así mismo dispuso que el jefe de la Oficina de Control Disciplinario Interno deberá ser abogado y pertenecer al nivel directivo de la entidad.

Mediante sentencia 8 de julio de 2020, la Corte Interamericana de Derechos Humanos – CIDH -, ordenó al Estado Colombiano adecuar el ordenamiento interno en materia disciplinaria conforme a los parámetros establecidos por el alto tribunal y a la Convención Americana sobre Derechos Humanos¹⁹.

En virtud de lo determinado por dicha corte, el Congreso de la República expidió la Ley 2094 de 2021, con la que reformó la ley 1952 de 2019. Entre los cambios adoptados, se encuentra la modificación del artículo 12, en el sentido de que en aras de garantizar el debido proceso **el disciplinable debe ser investigado y juzgado por funcionario diferente**, imparcial y autónomo que sea competente, los que deben actuar con observancia formal y material de la normatividad prevista, dando prevalencia de lo sustancial sobre lo formal.

De ahí que la Ley 2094 de 2021²⁰, de manera taxativa establezca que los sujetos disciplinables, deben ser investigados y juzgados por funcionarios diferentes e independientes así:

“ARTÍCULO 3. Modifícase el Artículo 12 de la Ley 1952 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12. Debido proceso. El disciplinable deberá ser investigado y luego juzgado por funcionario diferente, independiente, imparcial y autónomo que sea competente, quienes deberán actuar con observancia formal y material de las normas que determinen la ritualidad del proceso, en los términos de este código y dándole prevalencia a lo sustancial sobre lo formal.

En el proceso disciplinario debe garantizarse que el funcionario instructor no sea el mismo que adelante el juzgamiento.

Todo disciplinable tiene derecho a que el fallo sancionatorio sea revisado por una autoridad diferente, su trámite será el previsto en esta ley para el recurso de apelación. En el evento en que el primer fallo sancionatorio sea proferido por el Procurador

¹⁶ Ley 1952 de 2019, modificada por la 2094 de 2021.

¹⁷ “Por medio de la cual se reforma la Ley 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

¹⁸ con excepción de las competencias de la Comisión Nacional de Disciplina Judicial y las Comisiones Seccionales de Disciplina Judicial

¹⁹ “(...) En consecuencia, la Corte considera que, como garantía de no repetición, el Estado deberá, en un plazo razonable, adecuar su ordenamiento interno de acuerdo a lo señalado en los párrafos 111 a 116 de la presente Sentencia (...)”

²⁰ En su artículo 3 que modificó el artículo 12 de la Ley 1952 de 2019.

General de la Nación, la doble conformidad será resuelta en la forma indicada en esta ley.” (Negrilla extra-texto)

En dicho contexto, la Procuraduría General de la Nación requirió a las personerías del país y a las oficinas de control interno disciplinario de las entidades, para que, adelantaran las medidas necesarias en aras de garantizar la separación de las funciones de instrucción y juzgamiento del proceso disciplinario, en el entendido de que cada etapa debe ser asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí²¹.

A su turno, la Directiva Distrital No. 004 del 24 de enero de 2022 emitida por la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., señaló que “(...) *se hace necesario que cada entidad expida los instrumentos jurídicos correspondientes, en el marco de sus competencias, **modifique su manual específico de funciones y de competencias laborales y su estructura organizacional con previo consenso con (sic) Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital (...)***”(resaltado y subrayado fuera de texto) y dispuso los lineamientos respecto de la asignación de funciones disciplinarias:

*“(...) Una vez creada y estructurada la Unidad u Oficina de Control Disciplinario Interno, **se asignará la función de instrucción** de los procesos disciplinarios adelantados **en primera instancia** contra servidores o ex servidores de la entidad (...) **La función de juzgamiento** estará en cabeza de la **Oficina Jurídica** o quien haga sus veces, o cualquier dependencia que se encuentre adscrita al despacho del representante legal de la entidad y cuyo jefe **pertenezca al nivel directivo y tenga la calidad de abogado** (...) Debe garantizarse la autonomía e imparcialidad en el trámite de primera instancia, razón por lo cual no debe existir relación jerárquica entre las dos dependencias (...) **La segunda instancia**, siguiendo la regla del artículo 93 de la Ley 2094 de 2021, estará en cabeza del representante legal, por lo cual deberá asignarse a su despacho la sustanciación y trámite del procedimiento (...)”* (resaltado y subrayado fuera de texto)

En armonía con lo anterior, el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital en Circular Externa No. 04 del 7 de febrero 2022²², como entidad rectora y articuladora del Servicio Civil en Bogotá, D.C., fijó las siguientes pautas:

1. Mantener en las Oficinas de Control Disciplinario Interno²³ las funciones de instrucción y las demás asignadas a esa dependencia, salvo las de juzgamiento.
2. Tramitar la modificación de la estructura organizacional, eliminando de las Oficinas de Control Disciplinario Interno las funciones asociadas con el juzgamiento en el marco del proceso disciplinario.

²¹ Directiva 13 PGN, junio 16 de 2021

²² Mediante la cual emitió los lineamientos de implementación de las modificaciones en materia disciplinaria.

²³ Si existe la dependencia

3. Adelantar los trámites necesarios para asignar la función de juzgamiento a una dependencia jurídica del nivel directivo y cuyo jefe debe tener la calidad de abogado, requisito sine qua non para ejercer la función.
4. Ajustar el manual específico de funciones y competencias laborales para los empleos que tengan asignada la función de instrucción y juzgamiento.
5. En el evento que las Oficinas Asesoras Jurídicas se llegaren a transformar en dependencias del nivel directivo, las entidades y organismos deberán surtir los trámites tendientes a la obtención del concepto técnico para la modificación de la estructura organizacional, la modificación de planta en el sentido de suprimir el cargo de Jefe de Oficina Asesora y crear el empleo en el nivel directivo, así como el consecuente ajuste del manual específico de funciones y competencias laborales.
6. En caso que las dependencias jurídicas asuman la fase de juzgamiento, las entidades u organismos deberán prever que la función de sustanciación, para los procesos de segunda instancia a cargo del nominador, sea asignada a un empleo cuyo manual de funciones y competencias laborales contemple como único requisito de formación académica título de formación profesional en: Derecho, el cual podrá ser un asesor o profesional asignado al despacho o un empleo del nivel directivo de una dependencia diferente a la jurídica.

Ahora, frente a la competencia que en el ámbito disciplinario le corresponde a este órgano de control fiscal, de acuerdo con la función consagrada en el numeral 10 del artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016²⁴, el Contralor de Bogotá, D.C., dirige, coordina y orienta las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario en la entidad.

En la actualidad la titularidad de la acción disciplinaria en la entidad está a cargo de la Oficina de Asuntos Disciplinarios²⁵ la cual tiene por función adelantar las actuaciones disciplinarias en primera instancia, en contra de servidores y exservidores públicos de conformidad con la Ley 734 de 2002 y sus respectivas modificaciones, en tanto que la segunda instancia disciplinaria se encuentra en cabeza del nominador – Despacho del Contralor de Bogotá D.C.²⁶, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica²⁷ para efectos de la sustanciación y proyección de los actos propios de dicha instancia.

Bajo las anteriores consideraciones jurídicas, **por mandato legal** se hace necesario separar las funciones de instrucción y juzgamiento de las actuaciones disciplinarias adelantadas por la Oficina de Asuntos Disciplinarios de la Contraloría de Bogotá, D.C., ello como garantía y cumplimiento del debido proceso e imparcialidad del operador disciplinario de conocimiento.

En consecuencia y en virtud de las funciones conferidas al Despacho del Contralor de Bogotá D.C., la Oficina de Asuntos disciplinarios y la Oficina Asesora de Jurídica en los artículos 27, 34 y 36 del

²⁴ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017.

²⁵ Artículo 34 del Acuerdo 658 de 2016,

²⁶ Artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016, modificado por el artículo 6 del Acuerdo 664 de 2017

²⁷ Artículo 36 del Acuerdo 658 de 2016, modificado por el artículo 10 del Acuerdo 664 de 2017

precitado Acuerdo²⁸, a continuación se sustenta la **propuesta para dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias**, siendo necesario establecer las siguientes modificaciones estructurales y funcionales:

1. Modificaciones Estructurales.

En primera instancia se hará referencia a la estructura actual de la entidad, destacando las dependencias con funciones disciplinarias que se encuentran establecidas en el artículo 10 del Acuerdo 658 de 2016, de la siguiente manera:

“Artículo 10 Estructura Interna. *La Contraloría de Bogotá, D. C., tendrá la siguiente estructura interna:*

1. Despacho del Contralor.

(...)

1.5. Oficina de Asuntos Disciplinarios.

(...)

1.7. Oficina Asesora Jurídica.

(...)”

Partiendo de lo anterior y comoquiera que el Código General Disciplinario²⁹, estableció el deber de toda entidad u organismo del Estado, con excepción de las competencias de la Comisión Nacional de Disciplina Judicial y las Comisiones Seccionales de Disciplina Judicial, de organizar una unidad u oficina del más alto nivel encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores y exservidores y en ese mismo sentido la separación de las funciones de instrucción y de juzgamiento del proceso disciplinario, de manera que cada etapa sea asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí, se hace necesaria la supresión de la Oficina Asesora Jurídica correspondiente al nivel asesor y la creación de una dependencia del nivel directivo, que en adelante se denominará Dirección Jurídica.

Así las cosas, se requerirá la modificación a la señalada estructura, la cual quedará de la siguiente manera:

10. Estructura Interna. La Contraloría de Bogotá, D.C., tendrá la siguiente estructura interna:

²⁸ Modificadas por los artículos 6 y 10 del Acuerdo 664 de 2017 en lo que respecta a las dependencias “Despacho del Contralor” y “Oficina Asesora Jurídica”.

²⁹ Ley 1952 de 2011, modificada por la 2094 de 2021.

1. Despacho del Contralor.

(...)

1.4. Dirección Jurídica.

1.5. Oficina de Control Interno.

1.6. Oficina de Asuntos Disciplinarios.

1.7. Oficina Asesora de Comunicaciones.

(...)

Al respecto, se precisa que el Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., mantiene su posición dentro de la estructura. La futura Dirección Jurídica, pasaría a ocupar una nueva posición con ocasión de la eliminación de la Oficina Asesora Jurídica y del cambio de nivel asesor al nivel directivo, lo cual genera que se desplacen de posición las Oficinas de Control Interno, de Asuntos Disciplinarios y de Comunicaciones. Las demás dependencias, no sufren modificación y por tanto continúan en la misma posición.

2. Modificaciones Funcionales.

A continuación, se detallan las funciones propuestas para las dependencias que fueron objeto de modificación:

2.1 Despacho del Contralor de Bogotá, D.C.- Apoyo en la sustanciación y proyección en segunda instancia-

El artículo 27 numeral 12 del Acuerdo 658 de 2016³⁰, establece que corresponde al Despacho del Contralor de Bogotá, D.C: “(...) 12. *Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección los actos propios esta instancia (...)*”.

En tal sentido, se hace necesario eliminar la sustanciación de las actuaciones disciplinarias en sede de segunda instancia por parte de la Oficina Asesora Jurídica, y asignar el apoyo en la sustanciación y proyección de los actos de segunda instancia, a un empleo del nivel profesional o asesor que exija como requisito mínimo el núcleo básico de conocimiento - NBC de derecho, adscrito al Despacho del Contralor de Bogotá D.C, con el cual actualmente se cuenta en la planta.

³⁰ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017.

En consecuencia, la función del Despacho del Contralor a modificar, será la siguiente:

(...)

12. Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de un profesional del derecho adscrito a ésta dependencia, para efectos de sustanciación y proyección de los actos propios de esta instancia.

2.2 Oficina Asesora Jurídica, en adelante Dirección Jurídica - etapa de juzgamiento en primera instancia-

2.2.1 Frente a la modificación en la denominación del cargo

Conforme a las directrices señaladas en la Directiva No. 004 del 24 de enero de 2022 y de la Circular Externa No. 04 del 7 de febrero del mismo año, se hace necesario en primera medida **transformar la denominación de la Oficina Asesora Jurídica por Dirección Jurídica que deberá pertenecer al nivel directivo de la entidad.**

Para tal fin, se hace necesario la modificación de la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C., en el sentido de cambiar la denominación y nivel de la dependencia “*Oficina Asesora de Jurídica*”, del nivel Asesor, por “*Dirección Jurídica*”, del nivel Directivo, siendo pertinente suprimir el empleo de Jefe de Oficina Asesora código 115, grado 03 y crear el empleo de Director Técnico código 009 grado 04, del nivel directivo.

Es pertinente advertir que dicha modificación no genera erogación presupuestal, toda vez el cargo de jefe de Oficina código 006 – grado 04, del nivel Directivo (actualmente asignado a la Oficina de Asuntos Disciplinarios) y cargo de Asesor código 115, grado 03 (actualmente a la Oficina Asesora Jurídica), atienden a la misma asignación básica salarial equivalente a la suma de \$ 8.632.251, de conformidad con el Decreto 052 del 08 de febrero de 2022³¹.

2.2.2 Frente a la modificación y asignación de funciones.

El **artículo 36** numeral sexto del Acuerdo 658 de 2016³², determina como función de la **Oficina Asesora Jurídica**: “(...) 6. *Sustanciar y proyectar los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe resolver el Contralor de Bogotá, D.C. (...)*” función que deberá ser suprimida y asignada a un empleo con perfil profesional en el NBC en Derecho adscrito al despacho del Contralor de Bogotá, D.C.

Una vez efectuada la modificación de la denominación del empleo, se debe cambiar dicha asignación funcional y establecer para esa Dirección Jurídica únicamente la función de **adelantar y decidir en etapa de juzgamiento las actuaciones disciplinarias en primera instancia y**

³¹ Por medio del cual se fija el incremento salarial para los empleados públicos de la Contraloría de Bogotá, D.C.

³² Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017

aquellas que le sean conexas, remitiendo al despacho del Contralor de Bogotá, D.C., las decisiones en que deba surtirse la segunda instancia y en el mismo sentido realizar la notificación y/o comunicación y organización documental de los expedientes disciplinarios, así como el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan.

De acuerdo con lo anterior, las funciones de la Dirección Jurídica serían las siguientes:

1. (...)
6. Ejercer la etapa de juzgamiento de las actuaciones disciplinarias en primera instancia y aquellas que le sean conexas, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia, remitiendo al despacho del Contralor de Bogotá, D.C., las decisiones en la que deba surtirse la segunda instancia.
7. Surtir el proceso de notificación y/o comunicación y organización documental de los expedientes disciplinarios en la etapa de juzgamiento en los términos y forma establecida en la normatividad disciplinaria vigente.
8. Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan a los servidores(as) y ex servidores (as) públicos (as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.
9. (...)

2.3 Oficina de Asuntos Disciplinarios - etapa de instrucción disciplinaria de primera instancia-

El artículo 34 numeral segundo del Acuerdo 658 de 2016³³, determina como función de la **Oficina de Asuntos Disciplinarios**: “(...) 2. *Dirigir y adelantar en la primera instancia la investigación de los procesos disciplinarios de su competencia y remitirlos al Contralor de Bogotá, D.C. por conducto de la Oficina Asesora Jurídica para que sustancie y proyecte la segunda instancia (...)*”.

Por lo tanto, se hace necesario modificar, la mencionada función, así:

“2. *Dirigir y adelantar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias en primera instancia contra los servidores y ex servidores de la entidad y remitir a la Dirección Jurídica para la correspondiente etapa de juzgamiento, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia.*

Aunado a lo anterior, el numeral cuarto ibídem establece como función de la Oficina de Asuntos Disciplinarios: “(...) 4. *Dirigir, coordinar, controlar y vigilar las actuaciones disciplinarias adelantadas*

³³ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017

en la entidad. (...)”; haciéndose necesario modificar esa función, así: **“Dirigir, coordinar, controlar y vigilar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias adelantadas por la entidad”**.

En el mismo sentido y dado que el numeral 5 ídem, señala que es función de la Oficina de Asuntos Disciplinarios: *“5. Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan a los servidores(as) y ex servidores (as) públicos (as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.”*, comoquiera que la etapa de juzgamiento estará en cabeza de la Dirección Jurídica, se requiere modificar dicha función, así:

“5. Efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, en etapa de instrucción, de manera oportuna y eficaz”.

En cuanto a la existencia del empleo de jefe de la Oficina de Asuntos Disciplinarios, en la actualidad en esta entidad rige la Resolución Reglamentaria No. 003 del 17 de febrero de 2021³⁴, en la que se cuenta con el empleo denominado **Jefe de Oficina código 006 – grado 04, del nivel directivo**, que ejerce tal calidad, razón por la que no es necesaria la creación del cargo del nivel directivo para el ejercicio de la potestad disciplinaria en etapa de instrucción.

En consecuencia, a continuación, se relacionan las funciones establecidas para la Oficina de Asuntos Disciplinarios:

1. (...)
2. Ejercer en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias en primera instancia contra los servidores y ex servidores de la entidad y remitir a la Dirección Jurídica para la correspondiente etapa de juzgamiento. de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia.
3. (...)
4. Dirigir, coordinar, controlar y vigilar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias adelantadas por la entidad.
5. Efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, en etapa de instrucción, de manera oportuna y eficaz.
6. (...)

Para resumir lo expuesto en precedencia, a continuación, se relaciona en cuadro explicativo la propuesta a implementar en la Contraloría de Bogotá, D.C:

³⁴ “Por medio de la cual se modifica el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los Empleos de la Planta de Personal de la Contraloría de Bogotá, D.C.”

PLANTEAMIENTO MODIFICATORIO PARA LA SEPARACIÓN DE FUNCIONES DISCIPLINARIAS EN ETAPAS DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO			
Dependencia	Normatividad -Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017-	Suprimir	Asignar
Despacho del señor Contralor de Bogotá, D.C.	Artículo 27 numeral doce: “(...) 12. <i>Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección los actos propios esta instancia (...)</i> ”	El apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección de las decisiones disciplinarias de segunda instancia.	El apoyo en la sustanciación y proyección de los actos de segunda instancia, a un servidor profesional en derecho, del Despacho adscrito al despacho del Contralor de Bogotá, D.C.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral segundo: “(...) 2. <i>Dirigir y adelantar en la primera instancia la investigación de los procesos disciplinarios de su competencia y remitirlos al Contralor de Bogotá, D.C. por conducto de la Oficina Asesora Jurídica para que sustancie y proyecte la segunda instancia (...)</i> ”.	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de dirigir y adelantar <u>en etapa de instrucción</u> las actuaciones disciplinarias en primera instancia.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral cuarto: <i>Dirigir, coordinar, controlar y vigilar las actuaciones disciplinarias adelantadas en la entidad. (...)</i> ”.	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de dirigir, coordinar, controlar y vigilar en <u>etapa de instrucción</u> las actuaciones disciplinarias adelantadas al interior de la entidad.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral quinto: 5. <i>Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se</i>	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, <u>en etapa de</u>

PLANTEAMIENTO MODIFICATORIO PARA LA SEPARACIÓN DE FUNCIONES DISCIPLINARIAS EN ETAPAS DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO			
Dependencia	Normatividad -Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017-	Suprimir	Asignar
	<i>impongan a los servidores(as) y ex servidores (as) públicos (as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.</i>		<u>instrucción</u> , de manera oportuna y eficaz.
Oficina Asesora Jurídica en adelante Dirección Jurídica	Artículo 36 son funciones de la Oficina Asesora Jurídica.	La denominación Oficina Asesora Jurídica.	La denominación de la Oficina Asesora Jurídica por Dirección Jurídica que deberá pertenecer al nivel directivo de la entidad. Para tal fin se hace necesario la modificación de la estructura y la planta de la Contraloría de Bogotá, D.C., en el sentido de modificar la denominación de la dependencia y nivel de la "Oficina Asesora Jurídica" por Dirección Jurídica, suprimir el empleo de Jefe de Oficina Asesora Jurídica código 115 grado 03 y crear el cargo de Director Técnico código 009 – grado 04, del nivel directivo.
Oficina Asesora Jurídica en adelante Dirección Jurídica	Artículo 36 numeral sexto "(...) <i>Sustanciar y proyectar los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe</i>	Suprimir la sustanciación y proyección de los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe	Establecer para la Dirección Jurídica, la función de juzgamiento de las actuaciones disciplinarias en primera instancia.


PLANTEAMIENTO MODIFICATORIO PARA LA SEPARACIÓN DE FUNCIONES DISCIPLINARIAS EN ETAPAS DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO			
Dependencia	Normatividad -Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017-	Suprimir	Asignar
	<i>resolver el Contralor de Bogotá, D.C. (...)</i>	resolver el Contralor de Bogotá, D.C.	

Ahora bien y conforme con los lineamientos del numeral 4 de la Circular Externa 004 de 2022³⁵, a continuación se detallan los aspectos a tener en cuenta para la Oficina de Asuntos Disciplinarios:

1. Análisis del proceso de actuaciones disciplinarias, de los procedimientos de primera instancia, personas que participan en la ejecución de las actividades, perfiles ocupacionales y tiempo de destinación a cada actividad.

- La titularidad de la potestad disciplinaria de la Oficina de Asuntos Disciplinarios de la Contraloría de Bogotá, D.C., se sitúa en un proceso de apoyo de la entidad, adscrita al Proceso de Gestión del Talento Humano.

En este sentido, la caracterización vigente del Proceso Gestión del Talento Humano se encuentra establecida en la Resolución Reglamentaria No. 023 del 3 de noviembre de 2020, con el código PGTH 01, versión 11.0. En lo atinente al ciclo PHVA, la actuación disciplinaria se ubica en el Hacer, en la actividad 10 como se muestra a continuación:

		Caracterización Proceso Gestión del Talento Humano - PGTH		Código formato: PGD-02-03 Versión: 12.0			
				Código documento: PGTH - 01 Versión: 11.0 Página 9 de 12			
PHVA	N°	Entradas		Actividades Claves del Proceso	Resultados	Salida	
		Proveedor	Insumo			Cliente y Partes Interesadas	Interno
HACER	9	Proceso Gestión del Talento Humano. Servidores Públicos de la Entidad	Novedades del sistema de carrera administrativa (evaluaciones del desempeño, inscripciones y actualizaciones en el Registro Público de Carrera Administrativa, estudios de perfiles, convocatorias concursos, entre otros).	Administrar el sistema de carrera administrativa y de política del empleo público de la Contraloría de Bogotá, D.C	Trámite de novedades en el sistema de carrera administrativa y del empleo público	Proceso Gestión del Talento Humano. Servidores Públicos de la Entidad	Partes interesadas CNSC DAFP DASCD
	10	Servidores Públicos de la Entidad Partes interesadas	Queja o informe	Realizar las actuaciones propias del proceso disciplinario único de conformidad con la normatividad vigente	Fallo disciplinario Auto de archivo Sanciones Pecuniarias originadas en el proceso disciplinario Títulos ejecutivos que contengan derechos a favor de la Contraloría de Bogotá	Servidores Públicos de la Entidad Proceso Direccional Estratégico Servidores Públicos de la Entidad Proceso Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva	Partes Interesadas (Personería de Bogotá, Procuraduría General de la Nación, Autoridades judiciales y jurisdicción de lo contencioso administrativo)

³⁵ Expedida por el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital – DASCD y por medio de la cual se dan lineamientos para la implementación de la Ley 1952 de 2019, modificada por la Ley 2094 de 2021.

- En cuanto al procedimiento para el trámite del proceso disciplinario, éste se encuentra adoptado mediante Resolución reglamentaria 015 de 2018, identificado con el código PGTH-20, Versión 6.0 (se anexa).
- Respecto a las personas y perfiles ocupacionales de la Oficina de Asuntos Disciplinarios, se muestra la relación de empleos actualmente asignados a la mencionada dependencia, tanto de planta como de contrato y los perfiles de las personas que los ocupan actualmente:

PERSONAL ASIGNADO A LA OFICINA DE ASUNTOS DISCIPLINARIOS (Fecha de corte 11-02-22)

CARGO	CANTIDAD	PROFESION	ESPECIALIZACION
JEFE DE OFICINA 006 4	1	ABOGADO	DERECHO ADMINISTRATIVO Y CONSTITUCIONAL
PROFESIONAL UNIVERSITARIO 219 3	1	ABOGADO	DERECHO PENAL Y CIENCIAS FORENSES; DERECHO ADMINISTRATIVO Y CONSTITUCIONAL
SECRETARIO 440 8	1	BACHILLER	
TECNICO OPERATIVO 314 3	1	ESTUDIANTE DE DERECHO	
TECNICO OPERATIVO 314 3	1	ESTUDIANTE DE DERECHO	
CONTRATISTA	6	ABOGADO	4 DE ELLOS CON ESPECIALIZACIÓN

2. Reseña de los informes, si los hubiere, de la Oficina de Control Interno de la entidad o de la Contraloría de Bogotá, D.C. respecto de los niveles de desempeño en el cumplimiento de las funciones relacionadas con el conocimiento y fallo de las actuaciones disciplinarias de primera instancia y acciones de mejora propuestas.

- Se anexa la evaluación de gestión realizada por la Oficina de Control Interno a la Oficina de Asuntos Disciplinarios, con fecha de corte 11 de febrero de 2022.

3. Informe sobre el número de procesos disciplinarios (Indagación preliminar e Investigaciones disciplinarias, procesos finalizados con decisiones de archivo y cuántos de ellos llegan a juzgamiento) surtidos durante las vigencias 2020 y 2021, indicando el número y perfil ocupacional de las personas vinculadas a la entidad que participaron en el trámite y estado del proceso a la fecha.

- Con relación al número de procesos disciplinarios surtidos durante las vigencias 2020 y 2021, a continuación se muestran los resultados de las actuaciones de trámite y de fondo efectuadas por la oficina de Asuntos Disciplinarios

CLASE DE DECISIONES	VIGENCIA	TOTAL, DECISIONES
Fondo y trámite	2020 ³⁶	264
Fondo y trámite	2021	417

Expedientes activos por vigencias y etapas procesales.

Etapas Procesales	Vigencias							Total
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Indagación preliminar	0	0	0	0	3	11	76	90
Investigación Disciplinaria	0	0	10	21	60	27	18	136
Juzgamiento-Auto de cargos	1	2	3	1	0	0	1	8
Quejas por Evaluar	0	0	0	0	0	0	7	7
Total	1	2	13	22	63	38	102	241



³⁶ Extraído del informe de gestión presentado por la Dirección de Talento Humano para el año 2020.

3. Modificación a la planta

En razón a la modificación de la denominación de la dependencia “Oficina Asesora Jurídica” en adelante Dirección Jurídica, se hace necesaria la supresión del empleo denominado Jefe de Oficina de Asesora Jurídica código 115 grado 03 perteneciente al nivel asesor y la creación del empleo de Director Técnico código 009 grado 04 del nivel directivo, asignado a dicha dependencia, lo que en consecuencia genera una variación en la planta global de empleos establecida en el Acuerdo 664 de 2017, en cuanto a la cantidad de estos para el cargo de Director Técnico código 009 grado 04 de 21 a 22, representado de la siguiente manera:

PLANTA GLOBAL			
Denominación del empleo	Código	Grado	Número de empleos
Nivel Directivo			
Director Técnico	009	04	Veintidós (22)
Nivel Asesor			
Jefe de Oficina Asesora de Comunicaciones	115	03	Uno (1)

4. Modificaciones al Manual de Funciones

Finalmente y como consecuencia de los cambios en las funciones de las dependencias: Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., Oficina de Asuntos Disciplinarios y Oficina Asesora Jurídica, en adelante Dirección Jurídica, así como en la planta de la entidad, expuestas en el presente Proyecto de Acuerdo, se requiere realizar la modificación al manual específico de funciones y competencias laborales, expedido con la Resolución Reglamentaria – R.R. 003 de 2020, en lo que respecta a los empleos asignados a dichas dependencias.

III. COMPETENCIA

El Honorable Concejo de Bogotá, D.C. como corporación político administrativa de elección popular (C.P. art. 312), se encuentra plenamente facultado para tramitar y aprobar la presente iniciativa, conforme las competencias que le han sido otorgadas por la Constitución y la ley.

En dicho contexto, la Constitución Política señala en el artículo 313, en concordancia con el inciso final del artículo 322, que “[a] las autoridades distritales corresponderán garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio”.

A su turno, el artículo 12 numeral primero del Decreto Ley 1421 de 1993, indica que al Concejo Distrital le corresponde dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito, así como también,

organizar los organismos de control, tales como la Personería y Contraloría Distrital, tal como se establece en el numeral 15 de la mencionada disposición.

Ahora bien, la presentación de este proyecto de Acuerdo, se justifica en el contenido del artículo 13 inciso primero del Estatuto Orgánico de Bogotá, según el cual, el Contralor Distrital puede presentar proyectos en materias relacionadas con sus atribuciones, como ocurre en el presente asunto, en concordancia con lo exigido por la Ley 1952 de 2019, reformada por la Ley 2094 de 2021 y los lineamientos dictados por las diferentes entidades distritales.

IV. IMPACTO FISCAL:

Según lo señalado en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el impacto fiscal de cualquier proyecto de Acuerdo deberá hacerse explícito y ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual, en la respectiva exposición de motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

Dado lo anterior, tal como se indicó en la exposición de motivos del presente proyecto de Acuerdo, el Código General Disciplinario³⁷, en el artículo 93, modificado por el artículo 14 de la Ley 2094 de 2021³⁸, contempló el deber de toda entidad u organismo del Estado³⁹, de organizar una unidad u “**oficina del más alto nivel**” encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores, así como separar las funciones de instrucción y juzgamiento en el proceso disciplinario de manera que cada etapa sea asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí, razón por la que se hace necesario modificar en la estructura interna de la Contraloría de Bogotá, D.C.; la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo.

Modificación que **no genera erogación presupuestal**, toda vez que, el cargo de Director Técnico Código 009 grado 04 y el cargo del actual Jefe de Oficina Asesora jurídica código 115 grado 03, atienden a la misma asignación básica salarial equivalente a la suma de \$ 8.632.251, de conformidad con el Decreto 052 del 08 de febrero de 2022.

V. CONCLUSIONES:

1. Que se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1952 de 2019 modificado por el artículo 3 de la Ley 2094 de 2021.
2. Que por tanto, es necesario separar las funciones de instrucción y de juzgamiento en el proceso disciplinario, de manera que cada etapa sea asumida por funcionarios diferentes, independientes, imparciales, autónomos y competentes, asignados a dependencias diferentes e independientes entre sí, del más alto nivel.

³⁷ Ley 1952 de 2019, modificada por la 2094 de 2021.

³⁸ “Por medio de la cual se reforma la Ley 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

³⁹ con excepción de las competencias de la Comisión Nacional de Disciplina Judicial y las Comisiones Seccionales de Disciplina Judicial

3. Que el Concejo de Bogotá, D.C., es competente para organizar la estructura de la Contraloría de Bogotá, D.C., a iniciativa del Contralor de Bogotá, D.C.⁴⁰. atendiendo el artículo 12, numeral 15 y artículo 13 inciso primero del Decreto Ley 1421 de 1993.
4. Que se hace necesario presentar y tramitar un Proyecto de Acuerdo ante el Concejo de Bogotá, D.C., a fin de que se ordene modificar en la estructura interna de la Contraloría de Bogotá, D.C., i) la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo ii) suprimir de la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C., el empleo de libre nombramiento y remoción denominado Jefe de Oficina Asesora Jurídica código 115 grado 03 iii) crear en la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C. un (1) empleo de libre nombramiento y remoción denominado Director Técnico código 009 grado 04, lo cual no genera erogación presupuestal como quedó antes referido, iv) modificar las funciones de las dependencias: Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., Oficina de Asuntos Disciplinarios y Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica.

El presente Proyecto de Acuerdo es pertinente, conveniente, constitucional y legal, por lo que se presenta para su correspondiente estudio y aprobación.

JULIAN MAURICIO RUIZ RODRIGUEZ

Contralor de Bogotá, D.C.

	PROYECTÓ		APROBÓ		REVISIÓN TÉCNICA		REVISIÓN JURÍDICA	
Firma y Fecha		Oct. 2022		Oct. 2022		Oct. 2022		Oct. 2022
Nombre E-Mail Cargo	Liliana González Corredor ligonzalez@contraloriabogota.gov.co P.E. 222-07 - Sd. Carrera Admtiva.		Ray G. Vanegas Herrera rvanegas@contraloriabogota.gov.co Director Técnico de Talento Humano		Sandra P. Bohorquez Gonzalez sbohorquez@contraloriabogota.gov.co Director Técnico de Planeación		Oscar Gerardo Arias Escamilla ogarias@contraloriabogota.gov.co Jefe Oficina Asesora Jurídica	
Los arriba firmantes declaramos que el presente documento cumple con las disposiciones legales vigentes y bajo nuestra responsabilidad lo pasamos para firma. La firma escaneada/digitalizada impuesta, con ocasión la contingencia del COVID-19 es válida de acuerdo con la Ley 527 de 1999 y el Decreto 491 de 2021.								

⁴⁰ Que entre otras atribuciones tiene la de 10. Dirigir, coordinar y orientar las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario que debe regir en la Contraloría de Bogotá, D.C. Acuerdo 658 de 2016, modificado por el Acuerdo 664 de 2017.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA PARA LA MODIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA ORGANICA E INTERNA, FUNCIONES DE LAS DEPENDENCIAS Y PLANTA DE PERSONAL DE LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C. EXPEDIDOS MEDIANTE ACUERDO 658 DE 2016, MODIFICADO POR EL ACUERDO 664 DE 2017 Y AL MANUAL DE FUNCIONES Y COMPETENCIAS LABORALES EXPEDIDO CON LA RESOLUCION REGLAMENTARIA 003 DE 2020.

I. JUSTIFICACIÓN:

Mediante sentencia 8 de julio de 2020, la Corte Interamericana de Derechos Humanos – CIDH -, ordenó al Estado Colombiano adecuar el ordenamiento interno en materia disciplinaria conforme a los parámetros establecidos por el alto tribunal y a la Convención Americana sobre Derechos Humanos⁴¹.

En virtud de lo determinado por dicha corte, el Congreso de la República expidió la Ley 2094 de 2021, con la que reformó la ley 1952 de 2019. Entre los cambios adoptados, se encuentra la modificación del artículo 12, en el sentido de que en aras de garantizar el debido proceso el disciplinable debe ser investigado y juzgado por funcionario diferente, imparcial y autónomo que sea competente, los que deben actuar con observancia formal y material de la normatividad prevista, dando prevalencia de lo sustancial sobre lo formal.

Es así como el Código General Disciplinario, en el artículo 93, modificado por el artículo 14 de la Ley 2094 de 2021, contempló el deber de toda entidad u organismo del Estado, de organizar una unidad u “oficina del más alto nivel” encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores, entendiendo como tal, aquella conformada por servidores públicos mínimo del nivel profesional de la administración. Así mismo dispuso que el jefe de la Oficina de Control Disciplinario Interno deberá ser abogado y pertenecer al nivel directivo de la entidad.

Adicionalmente, de manera taxativa estableció que los sujetos disciplinables deben ser investigados y juzgados por funcionarios diferentes e independientes así:

“ARTÍCULO 3. Modifícase el Artículo 12 de la Ley 1952 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 12. Debido proceso. El disciplinable deberá ser investigado y luego juzgado por funcionario diferente, independiente, imparcial y autónomo que sea competente, quienes deberán actuar con observancia formal y material de las normas que determinen la ritualidad del proceso, en los términos de este código y dándole prevalencia a lo sustancial sobre lo formal.

⁴¹ “(...) En consecuencia, la Corte considera que, como garantía de no repetición, el Estado deberá, en un plazo razonable, adecuar su ordenamiento interno de acuerdo a lo señalado en los párrafos 111 a 116 de la presente Sentencia (...)”

En el proceso disciplinario debe garantizarse que el funcionario instructor no sea el mismo que adelante el juzgamiento.

Todo disciplinable tiene derecho a que el fallo sancionatorio sea revisado por una autoridad diferente, su trámite será el previsto en esta ley para el recurso de apelación. En el evento en que el primer fallo sancionatorio sea proferido por el Procurador General de la Nación, la doble conformidad será resuelta en la forma indicada en esta ley.” (Negrilla extra-texto)

En dicho contexto, la Procuraduría General de la Nación requirió a las personerías del país y a las oficinas de control interno disciplinario de las entidades, para que, adelantaran las medidas necesarias en aras de garantizar la separación de las funciones de instrucción y juzgamiento del proceso disciplinario, en el entendido de que cada etapa debe ser asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí⁴².

A su turno, la Directiva Distrital No. 004 del 24 de enero de 2022 emitida por la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., señaló que “(...) se hace necesario que cada entidad expida los instrumentos jurídicos correspondientes, en el marco de sus competencias, **modifique su manual específico de funciones y de competencias laborales y su estructura organizacional** con previo consenso con (sic) Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital (...)” (resaltado y subrayado fuera de texto) y dispuso los lineamientos respecto de la asignación de funciones disciplinarias:

*“(...) Una vez creada y estructurada la Unidad u Oficina de Control Disciplinario Interno, **se asignará la función de instrucción** de los procesos disciplinarios adelantados **en primera instancia** contra servidores o ex servidores de la entidad (...) **La función de juzgamiento** estará en cabeza de la **Oficina Jurídica** o quien haga sus veces, o cualquier dependencia que se encuentre adscrita al despacho del representante legal de la entidad y cuyo jefe **pertenezca al nivel directivo y tenga la calidad de abogado** (...) Debe garantizarse la autonomía e imparcialidad en el trámite de primera instancia, razón por lo cual no debe existir relación jerárquica entre las dos dependencias (...) **La segunda instancia**, siguiendo la regla del artículo 93 de la Ley 2094 de 2021, estará en cabeza del representante legal, por lo cual deberá asignarse a su despacho la sustanciación y trámite del procedimiento (...)” (resaltado y subrayado fuera de texto)*

En armonía con lo anterior, el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital en Circular Externa No. 04 del 7 de febrero 2022⁴³, como entidad rectora y articuladora del Servicio Civil en Bogotá, D.C., fijó las siguientes pautas:

⁴² Directiva 13 PGN, junio 16 de 2021

⁴³ Mediante la cual emitió los lineamientos de implementación de las modificaciones en materia disciplinaria.

1. Mantener en las Oficinas de Control Disciplinario Interno⁴⁴ las funciones de instrucción y las demás asignadas a esa dependencia, salvo las de juzgamiento.
2. Tramitar la modificación de la estructura organizacional, eliminando de las Oficinas de Control Disciplinario Interno las funciones asociadas con el juzgamiento en el marco del proceso disciplinario.
3. Adelantar los trámites necesarios para asignar la función de juzgamiento a una dependencia jurídica del nivel directivo y cuyo jefe debe tener la calidad de abogado, requisito sine qua non para ejercer la función.
4. Ajustar el manual específico de funciones y competencias laborales para los empleos que tengan asignada la función de instrucción y juzgamiento.
5. En el evento que las Oficinas Asesoras Jurídicas se llegaren a transformar en dependencias del nivel directivo, las entidades y organismos deberán surtir los trámites tendientes a la obtención del concepto técnico para la modificación de la estructura organizacional, la modificación de planta en el sentido de suprimir el cargo de Jefe de Oficina Asesora y crear el empleo en el nivel directivo, así como el consecuente ajuste del manual específico de funciones y competencias laborales.
6. En caso que las dependencias jurídicas asuman la fase de juzgamiento, las entidades u organismos deberán prever que la función de sustanciación, para los procesos de segunda instancia a cargo del nominador, sea asignada a un empleo cuyo manual de funciones y competencias laborales contemple como único requisito de formación académica título de formación profesional en: Derecho, el cual podrá ser un asesor o profesional asignado al despacho o un empleo del nivel directivo de una dependencia diferente a la jurídica.

Ahora, frente a la competencia que en el ámbito disciplinario le corresponde a este órgano de control fiscal, de acuerdo con la función consagrada en el numeral 10 del artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016⁴⁵, el Contralor de Bogotá, D.C., dirige, coordina y orienta las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario en la entidad.

En la actualidad la titularidad de la acción disciplinaria en la entidad está a cargo de la Oficina de Asuntos Disciplinarios⁴⁶ la cual tiene por función adelantar las actuaciones disciplinarias en primera instancia, en contra de servidores y exservidores públicos de conformidad con la Ley 734 de 2002 y sus respectivas modificaciones, en tanto que la

⁴⁴ Si existe la dependencia

⁴⁵ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017.

⁴⁶ Artículo 34 del Acuerdo 658 de 2016,

segunda instancia disciplinaria se encuentra en cabeza del nominador – Despacho del Contralor de Bogotá D.C.⁴⁷, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica⁴⁸ para efectos de la sustanciación y proyección de los actos propios de dicha instancia.

De acuerdo con lo anterior y en cumplimiento de lo ordenado en la Ley 1952 del 2021 modificada por la Ley 2094 de 2021, y conforme a la función consagrada en el numeral 10 del artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016 (modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017), se hace necesario realizar algunas modificaciones a la estructura, a las funciones de las dependencias en las cuales recae la potestad disciplinaria, a la planta de personal y al manual de funciones y competencias laborales, para aquellos empleos que ejercen la función disciplinaria en la entidad, con el fin de separar las funciones de instrucción y juzgamiento de las actuaciones disciplinarias adelantadas por la Oficina de Asuntos Disciplinarios de la Contraloría de Bogotá, D.C., ello como garantía y cumplimiento del debido proceso e imparcialidad del operador disciplinario de conocimiento.

En consecuencia y en virtud de las funciones conferidas al Despacho del Contralor de Bogotá D.C., la Oficina de Asuntos disciplinarios y la Oficina Asesora de Jurídica en los artículos 27, 34 y 36 del precitado Acuerdo⁴⁹, a continuación se sustenta la **propuesta para dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias**, siendo necesario establecer las siguientes modificaciones estructurales y funcionales:

1. Modificaciones Estructurales.

En primera instancia se hará referencia a la estructura actual de la entidad, destacando las dependencias con funciones disciplinarias que se encuentran establecidas en el artículo 10 del Acuerdo 658 de 2016, de la siguiente manera:

“Artículo 10 Estructura Interna. *La Contraloría de Bogotá, D. C., tendrá la siguiente estructura interna:*

1. Despacho del Contralor.

(...)

1.5. Oficina de Asuntos Disciplinarios.

(...)

⁴⁷ Artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016, modificado por el artículo 6 del Acuerdo 664 de 2017

⁴⁸ Artículo 36 del Acuerdo 658 de 2016, modificado por el artículo 10 del Acuerdo 664 de 2017

⁴⁹ Modificadas por los artículos 6 y 10 del Acuerdo 664 de 2017 en lo que respecta a las dependencias “Despacho del Contralor” y “Oficina Asesora Jurídica”.

1.7. Oficina Asesora Jurídica.

(...)"

Partiendo de lo anterior y comoquiera que el Código General Disciplinario⁵⁰, estableció el deber de toda entidad u organismo del Estado, con excepción de las competencias de la Comisión Nacional de Disciplina Judicial y las Comisiones Seccionales de Disciplina Judicial, de organizar una unidad u oficina del más alto nivel encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores y exservidores y en ese mismo sentido la separación de las funciones de instrucción y de juzgamiento del proceso disciplinario, de manera que cada etapa sea asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí, se hace necesaria la supresión de la Oficina Asesora Jurídica correspondiente al nivel asesor y la creación de una dependencia del nivel directivo, que en adelante se denominará Dirección Jurídica.

Así las cosas, se requerirá la modificación a la señalada estructura, la cual quedará de la siguiente manera:

10. Estructura Interna. La Contraloría de Bogotá, D.C., tendrá la siguiente estructura interna:

1. Despacho del Contralor.

(...)

1.4. Dirección Jurídica.

1.5. Oficina de Control Interno.

1.6. Oficina de Asuntos Disciplinarios.

1.7. Oficina Asesora de Comunicaciones.

(...)

Al respecto, se precisa que el Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., mantiene su posición dentro de la estructura. La futura Dirección Jurídica, pasaría a ocupar una nueva posición con ocasión de la eliminación de la Oficina Asesora Jurídica y del cambio de nivel asesor al nivel directivo, lo cual genera que se desplacen de posición las Oficinas de Control

⁵⁰ Ley 1952 de 2011, modificada por la 2094 de 2021.

Interno, de Asuntos Disciplinarios y de Comunicaciones. Las demás dependencias, no sufren modificación y por tanto continúan en la misma posición.

2. Modificaciones Funcionales.

A continuación, se detallan las funciones propuestas para las dependencias que fueron objeto de modificación:

2.1 Despacho del Contralor de Bogotá, D.C.- Apoyo en la sustanciación y proyección en segunda instancia-

El artículo 27 numeral 12 del Acuerdo 658 de 2016⁵¹, establece que corresponde al Despacho del Contralor de Bogotá, D.C: “(...) 12. *Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección los actos propios esta instancia (...)*”.

En tal sentido, se hace necesario eliminar la sustanciación de las actuaciones disciplinarias en sede de segunda instancia por parte de la Oficina Asesora Jurídica, y asignar el apoyo en la sustanciación y proyección de los actos de segunda instancia, a un empleo del nivel profesional o asesor que exija como requisito mínimo el núcleo básico de conocimiento - NBC de derecho, adscrito al Despacho del Contralor de Bogotá D.C, con el cual actualmente se cuenta en la planta.

En consecuencia, la función del Despacho del Contralor a modificar, será la siguiente:

(...)

12. Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de un profesional del derecho adscrito a ésta dependencia, para efectos de sustanciación y proyección de los actos propios de esta instancia.

2.2 Oficina Asesora Jurídica, en adelante Dirección Jurídica - etapa de juzgamiento en primera instancia-

2.2.1 Frente a la modificación en la denominación del cargo

Conforme a las directrices señaladas en la Directiva No. 004 del 24 de enero de 2022 y de la Circular Externa No. 04 del 7 de febrero del mismo año, se hace necesario en primera

⁵¹ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017.

medida **transformar la denominación de la Oficina Asesora Jurídica por Dirección Jurídica que deberá pertenecer al nivel directivo de la entidad.**

Para tal fin, se hace necesario la modificación de la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C., en el sentido de cambiar la denominación y nivel de la dependencia “*Oficina Asesora de Jurídica*”, del nivel Asesor, por “*Dirección Jurídica*”, del nivel Directivo, siendo pertinente suprimir el empleo de Jefe de Oficina Asesora código 115, grado 03 y crear el empleo de Director Técnico código 009 grado 04, del nivel directivo.

Es pertinente advertir que dicha modificación no genera erogación presupuestal, toda vez el cargo de jefe de Oficina código 006 – grado 04, del nivel Directivo (actualmente asignado a la Oficina de Asuntos Disciplinarios) y cargo de Asesor código 115, grado 03 (actualmente a la Oficina Asesora Jurídica), atienden a la misma asignación básica salarial equivalente a la suma de \$ 8.632.251, de conformidad con el Decreto 052 del 08 de febrero de 2022⁵².

2.2.2 Frente a la modificación y asignación de funciones.

El **artículo 36** numeral sexto del Acuerdo 658 de 2016⁵³, determina como función de la **Oficina Asesora Jurídica**: “(...) 6. *Sustanciar y proyectar los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe resolver el Contralor de Bogotá, D.C. (...)*” función que deberá ser suprimida y asignada a un empleo con perfil profesional en el NBC en Derecho adscrito al despacho del Contralor de Bogotá, D.C.

Una vez efectuada la modificación de la denominación del empleo, se debe cambiar dicha asignación funcional y establecer para esa Dirección Jurídica únicamente la función de **adelantar y decidir en etapa de juzgamiento las actuaciones disciplinarias en primera instancia y aquellas que le sean conexas, remitiendo al despacho del Contralor de Bogotá, D.C., las decisiones en que deba surtirse la segunda instancia** y en el mismo sentido realizar la notificación y/o comunicación y organización documental de los expedientes disciplinarios, así como el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan.

De acuerdo con lo anterior, las funciones de la Dirección Jurídica serían las siguientes:

1. (...)
6. Ejercer la etapa de juzgamiento de las actuaciones disciplinarias en primera instancia y aquellas que le sean conexas, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la

⁵² Por medio del cual se fija el incremento salarial para los empleados públicos de la Contraloría de Bogotá, D.C.

⁵³ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017

materia, remitiendo al despacho del Contralor de Bogotá, D.C., las decisiones en la que deba surtir la segunda instancia.

7. Surtir el proceso de notificación y/o comunicación y organización documental de los expedientes disciplinarios en la etapa de juzgamiento en los términos y forma establecida en la normatividad disciplinaria vigente.
8. Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan a los servidores(as) y ex servidores (as) públicos (as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.
9. (...)

2.3 Oficina de Asuntos Disciplinarios - etapa de instrucción disciplinaria de primera instancia-

El artículo 34 numeral segundo del Acuerdo 658 de 2016⁵⁴, determina como función de la **Oficina de Asuntos Disciplinarios**: “(...) 2. *Dirigir y adelantar en la primera instancia la investigación de los procesos disciplinarios de su competencia y remitirlos al Contralor de Bogotá, D.C. por conducto de la Oficina Asesora Jurídica para que sustancie y proyecte la segunda instancia (...)*”.

Por lo tanto, se hace necesario modificar, la mencionada función, así:

“2. *Dirigir y adelantar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias en primera instancia contra los servidores y ex servidores de la entidad y remitir a la Dirección Jurídica para la correspondiente etapa de juzgamiento, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia.*

Aunado a lo anterior, el numeral cuarto ibídem establece como función de la Oficina de Asuntos Disciplinarios: “(...) 4. *Dirigir, coordinar, controlar y vigilar las actuaciones disciplinarias adelantadas en la entidad. (...)*”; haciéndose necesario modificar esa función, así: **“Dirigir, coordinar, controlar y vigilar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias adelantadas por la entidad”**.

En el mismo sentido y dado que el numeral 5 ídem, señala que es función de la Oficina de Asuntos Disciplinarios: **“5. *Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se***

⁵⁴ Modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017

impongan a los servidores(as) y ex servidores (as) públicos (as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.”, comoquiera que la etapa de juzgamiento estará en cabeza de la Dirección Jurídica, se requiere modificar dicha función, así:

“5. Efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, en etapa de instrucción, de manera oportuna y eficaz”.

En cuanto a la existencia del empleo de jefe de la Oficina de Asuntos Disciplinarios, en la actualidad en esta entidad rige la Resolución Reglamentaria No. 003 del 17 de febrero de 2021⁵⁵, en la que se cuenta con el empleo denominado **Jefe de Oficina código 006 – grado 04, del nivel directivo**, que ejerce tal calidad, razón por la que no es necesaria la creación del cargo del nivel directivo para el ejercicio de la potestad disciplinaria en etapa de instrucción.

En consecuencia, a continuación, se relacionan las funciones establecidas para la Oficina de Asuntos Disciplinarios:

1. (...)
2. Ejercer en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias en primera instancia contra los servidores y ex servidores de la entidad y remitir a la Dirección Jurídica para la correspondiente etapa de juzgamiento. de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia.
3. (...)
4. Dirigir, coordinar, controlar y vigilar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias adelantadas por la entidad.
5. Efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, en etapa de instrucción, de manera oportuna y eficaz.
6. (...)

Para resumir lo expuesto en precedencia, a continuación, se relaciona en cuadro explicativo la propuesta a implementar en la Contraloría de Bogotá, D.C:

⁵⁵ “Por medio de la cual se modifica el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los Empleos de la Planta de Personal de la Contraloría de Bogotá, D.C.”

PLANTEAMIENTO MODIFICATORIO PARA LA SEPARACIÓN DE FUNCIONES DISCIPLINARIAS EN ETAPAS DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO

Dependencia	Normatividad -Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017-	Suprimir	Asignar
Despacho del señor Contralor de Bogotá, D.C.	Artículo 27 numeral doce: "(...) 12. Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección los actos propios esta instancia (...)"	El apoyo de la Oficina Asesora Jurídica para efectos de sustanciación y proyección de las decisiones disciplinarias de segunda instancia.	El apoyo en la sustanciación y proyección de los actos de segunda instancia, a un servidor profesional en derecho, del Despacho adscrito al despacho del Contralor de Bogotá, D.C.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral segundo: "(...) 2. Dirigir y adelantar en la primera instancia la investigación de los procesos disciplinarios de su competencia y remitirlos al Contralor de Bogotá, D.C. por conducto de la Oficina Asesora Jurídica para que sustancie y proyecte la segunda instancia (...)".	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de dirigir y adelantar <u>en etapa de instrucción</u> las actuaciones disciplinarias en primera instancia.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral cuarto: <i>Dirigir, coordinar, controlar y vigilar las actuaciones disciplinarias adelantadas en la entidad. (...)".</i>	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de dirigir, coordinar, controlar y vigilar <u>en etapa de instrucción</u> las actuaciones disciplinarias adelantadas al interior de la entidad.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Artículo 34 numeral quinto: <i>5. Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan a los servidores(as) y ex servidores(as) públicos(as) de la entidad, de manera oportuna y eficaz.</i>	La función de dirigir y adelantar toda la actuación disciplinaria en sede de primera instancia.	La función de efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, <u>en etapa de instrucción</u> , de manera oportuna y eficaz.
Oficina Asesora Jurídica en adelante Dirección Jurídica	Artículo 36 son funciones de la Oficina Asesora Jurídica.	La denominación Oficina Asesora Jurídica.	La denominación de la Oficina Asesora Jurídica por Dirección Jurídica que deberá pertenecer al nivel directivo de la entidad. Para tal fin se hace necesario la modificación de la estructura y la planta de la Contraloría de Bogotá, D.C., en el sentido de modificar la denominación de la dependencia y nivel de la "Oficina Asesora Jurídica" por Dirección Jurídica, suprimir el empleo de Jefe de Oficina Asesora Jurídica código 115

PLANTEAMIENTO MODIFICATORIO PARA LA SEPARACIÓN DE FUNCIONES DISCIPLINARIAS EN ETAPAS DE INSTRUCCIÓN Y JUZGAMIENTO			
Dependencia	Normatividad -Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017-	Suprimir	Asignar
			grado 03 y crear el cargo de Director Técnico código 009 – grado 04, del nivel directivo.
Oficina Asesora Jurídica en adelante Dirección Jurídica	Artículo 36 numeral sexto “(...) <i>Sustanciar y proyectar los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe resolver el Contralor de Bogotá, D.C. (...)</i> ”	Suprimir la sustanciación y proyección de los actos propios la segunda instancia de los procesos disciplinarios que debe resolver el Contralor de Bogotá, D.C.	Establecer para la Dirección Jurídica, la función de juzgamiento de las actuaciones disciplinarias en primera instancia.


Ahora bien y conforme con los lineamientos del numeral 4 de la Circular Externa 004 de 2022⁵⁶, a continuación se detallan los aspectos a tener en cuenta para la Oficina de Asuntos Disciplinarios:

1. Análisis del proceso de actuaciones disciplinarias, de los procedimientos de primera instancia, personas que participan en la ejecución de las actividades, perfiles ocupacionales y tiempo de destinación a cada actividad.

- La titularidad de la potestad disciplinaria de la Oficina de Asuntos Disciplinarios de la Contraloría de Bogotá, D.C., se sitúa en un proceso de apoyo de la entidad, adscrita al Proceso de Gestión del Talento Humano.

En este sentido, la caracterización vigente del Proceso Gestión del Talento Humano se encuentra establecida en la Resolución Reglamentaria No. 023 del 3 de noviembre de 2020, con el código PGTH 01, versión 11.0. En lo atinente al ciclo PHVA, la actuación disciplinaria se ubica en el Hacer, en la actividad 10 como se muestra a continuación:

⁵⁶ Expedida por el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital – DASCD y por medio de la cual se dan lineamientos para la implementación de la Ley 1952 de 2019, modificada por la Ley 2094 de 2021.

 CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.	Caracterización	Código formato: PGD-02-03
	Proceso Gestión del Talento Humano - PGTH	Versión: 12.0
		Código documento: PGTH - 01
		Versión: 11.0
		Página 9 de 12

PHVA	Nº	Entradas			Actividades Claves del Proceso	Salida		
		Proveedor		Insumo		Resultados	Cliente y Partes Interesadas	
		Interno	Externo				Interno	Externo
HACER	9	Proceso Gestión del Talento Humano. Servidores Públicos de la Entidad		Novedades del sistema de carrera administrativa (evaluaciones del desempeño, inscripciones y actualizaciones en el Registro Público de Carrera Administrativa, estudios de perfiles, convocatorias concursos, entre otros).	Administrar el sistema de carrera administrativa y de política del empleo público de la Contraloría de Bogotá, D.C	Trámite de novedades en el sistema de carrera administrativa y del empleo público	Proceso Gestión del Talento Humano. Servidores Públicos de la Entidad	Partes Interesadas CNSC DAFP DASCD
	10	Servidores Públicos de la Entidad	Partes Interesadas	Queja o Informe	Realizar las actuaciones propias del proceso disciplinario único de conformidad con la normatividad vigente	Fallo disciplinario Auto de archivo Sancciones Pecuniarias originadas en el proceso disciplinario Títulos ejecutivos que contengan derechos a favor de la Contraloría de Bogotá	Servidores Públicos de la Entidad Proceso Direcciónamiento Estratégico Servidores Públicos de la Entidad Proceso Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva	Partes Interesadas (Personería de Bogotá, Procuraduría General de la Nación, Autoridades judiciales y jurisdicción de lo contencioso administrativo)

- En cuanto al procedimiento para el trámite del proceso disciplinario, éste se encuentra adoptado mediante Resolución reglamentaria 015 de 2018, identificado con el código PGTH-20, Versión 6.0 (se anexa).
- Respecto a las personas y perfiles ocupacionales de la Oficina de Asuntos Disciplinarios, se muestra la relación de empleos actualmente asignados a la mencionada dependencia, tanto de planta como de contrato y los perfiles de las personas que los ocupan actualmente:

PERSONAL ASIGNADO A LA OFICINA DE ASUNTOS DISCIPLINARIOS (Fecha de corte 11-02-22)

CARGO	CANTIDAD	PROFESION	ESPECIALIZACION
JEFE DE OFICINA 006 4	1	ABOGADO	DERECHO ADMINISTRATIVO Y CONSTITUCIONAL
PROFESIONAL UNIVERSITARIO 219 3	1	ABOGADO	DERECHO PENAL Y CIENCIAS FORENSES; DERECHO ADMINISTRATIVO Y CONSTITUCIONAL
SECRETARIO 440 8	1	BACHILLER	
TECNICO OPERATIVO 314 3	1	ESTUDIANTE DE DERECHO	
TECNICO OPERATIVO 314 3	1	ESTUDIANTE DE DERECHO	
CONTRATISTA	6	ABOGADO	4 DE ELLOS CON ESPECIALIZACIÓN

2. Reseña de los informes, si los hubiere, de la Oficina de Control Interno de la entidad o de la Contraloría de Bogotá, D.C. respecto de los niveles de desempeño en el cumplimiento de las funciones relacionadas con el conocimiento y fallo de las actuaciones disciplinarias de primera instancia y acciones de mejora propuestas.

- Se anexa la evaluación de gestión realizada por la Oficina de Control Interno a la Oficina de Asuntos Disciplinarios, con fecha de corte 11 de febrero de 2022.

3. Informe sobre el número de procesos disciplinarios (Indagación preliminar e Investigaciones disciplinarias, procesos finalizados con decisiones de archivo y cuántos de ellos llegan a juzgamiento) surtidos durante las vigencias 2020 y 2021, indicando el número y perfil ocupacional de las personas vinculadas a la entidad que participaron en el trámite y estado del proceso a la fecha.

- Con relación al número de procesos disciplinarios surtidos durante las vigencias 2020 y 2021, a continuación se muestran los resultados de las actuaciones de trámite y de fondo efectuadas por la oficina de Asuntos Disciplinarios

CLASE DE DECISIONES	VIGENCIA	TOTAL, DECISIONES
Fondo y trámite	2020 ⁵⁷	264
Fondo y trámite	2021	417

Expedientes activos por vigencias y etapas procesales.

Etapas Procesales	Vigencias							Total
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Indagación preliminar	0	0	0	0	3	11	76	90
Investigación Disciplinaria	0	0	10	21	60	27	18	136
Juzgamiento-Auto de cargos	1	2	3	1	0	0	1	8
Quejas por Evaluar	0	0	0	0	0	0	7	7
Total	1	2	13	22	63	38	102	241

⁵⁷ Extraído del informe de gestión presentado por la Dirección de Talento Humano para el año 2020.



3. Modificación a la planta

En razón a la modificación de la denominación de la dependencia “Oficina Asesora Jurídica” en adelante Dirección Jurídica, se hace necesaria la supresión del empleo denominado Jefe de Oficina de Asesora Jurídica código 115 grado 03 perteneciente al nivel asesor y la creación del empleo de Director Técnico código 009 grado 04 del nivel directivo, asignado a dicha dependencia, lo que en consecuencia genera el cambio en la planta global de empleos en cuanto a la cantidad de estos para el cargo de Director Técnico código 009 grado 04 de 21 a 22, representado de la siguiente manera:

PLANTA GLOBAL			
Denominación del empleo	Código	Grado	Número de empleos
Nivel Directivo			
Director Técnico	009	04	Veintidós (22)
Nivel Asesor			
Jefe de Oficina Asesora de Comunicaciones	115	03	Uno (1)

4. Modificaciones al Manual de Funciones y competencias laborales

Como consecuencia de los cambios en las funciones de las dependencias: Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., Oficina de Asuntos Disciplinarios y Oficina Asesora Jurídica, en

adelante Dirección Jurídica, así como en la planta de la entidad, expuestas en el presente documento, se requiere realizar la modificación al manual específico de funciones y competencias laborales, expedido con la Resolución Reglamentaria – R.R. 003 de 2020, en lo que respecta a los empleos asignados a dichas dependencias, así:

DEPENDENCIA	EMPLEO	MODIFICACIÓN EN MANUAL
Despacho del Contralor de Bogotá D.C.	Contralor de Bogotá D.C. Código 010 Grado 00 Ficha 1.1.1.1	Se ajusta la función relacionada con adelantar la segunda instancia de los procesos disciplinarios, con el apoyo de un profesional del derecho adscrito a la dependencia, para efectos de sustanciación y proyección de los actos propios de esta instancia.
Despacho del Contralor de Bogotá D.C.	Asesor Código 105 Grado 02 Ficha: 1.2.1.1	Se incorpora la función de sustanciación del proceso disciplinario de segunda instancia.
Despacho del Contralor de Bogotá D.C.	Asesor Código 105 Grado 01 Ficha: 1.2.2.1	Se incorpora la función de sustanciación del proceso disciplinario de segunda instancia.
Dirección Jurídica	Director Código 009 Grado 04 Ficha: 3.1.3.10	Se crea la ficha del empleo, con la ubicación Dirección Jurídica. A partir del propósito principal del empleo y las funciones que estaban establecidas para el Jefe de Oficina Asesora Jurídica en la RR 003/20, se realizan los siguientes ajustes: <ul style="list-style-type: none"> - Se incorpora al propósito principal del empleo el adelantamiento de la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario interno. - Se incorporan las siguientes funciones, relacionadas con el adelantamiento de la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario interno: a) Dirigir las actuaciones a que haya lugar en la etapa de juzgamiento dentro de la primera instancia del proceso disciplinario, de conformidad con la normativa vigente. b) Liderar el desarrollo de la etapa probatoria en juicio de los procesos disciplinarios en primera instancia, de acuerdo con las normas disciplinarias vigentes. c) Fallar en primera instancia los procesos disciplinarios, garantizando el debido proceso de las partes procesales. d) Organizar y controlar la elaboración de los proyectos de actos administrativos para la ejecución de las sanciones de carácter disciplinario proferidas por la dependencia y otras autoridades de control competentes.
Dirección Jurídica	Profesional Especializado Código 222 Grado 07 Ficha: 3.3.5.7	A partir del propósito principal del empleo y las funciones que estaban establecidas para el empleo, en la Oficina Asesora Jurídica, mediante R.R. 003/20, se realizan los siguientes ajustes: <ul style="list-style-type: none"> - Se cambio la redacción del propósito principal del empleo. - Se incorporan las siguientes funciones, relacionadas con el adelantamiento de la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario interno: a) Llevar a cabo las actuaciones a que haya lugar

		<p>en la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario en primera instancia, de conformidad con la normativa vigente en la materia. b) Adelantar la etapa probatoria en la fase de juzgamiento de los procesos disciplinarios en primera instancia, de acuerdo con reparto establecido por el jefe inmediato. c) Notificar las decisiones en etapa de juzgamiento de los procesos disciplinarios en primera instancia de acuerdo con la norma disciplinaria y procedimiento, vigentes. d) Proyectar la decisión de primera instancia de los procesos disciplinarios que se le asignen en la etapa de juzgamiento, conforme a las normas vigentes sobre la materia. e) Elaborar los proyectos de actos administrativos para la ejecución de las sanciones de carácter disciplinario impuestas por la dependencia, comunicar para su registro ante las autoridades competentes y hacer el correspondiente seguimiento, conforme a las normas y procedimientos vigentes en la materia.</p>
Dirección Jurídica	<p>Profesional Especializado Código 222 Grado 05</p> <p>Ficha: 3.3.6.6</p>	<p>A partir del propósito principal del empleo y las funciones que estaban establecidas para el empleo, en la Oficina Asesora Jurídica, mediante R.R. 003/20, se realizan los siguientes ajustes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se incorporan las siguientes funciones, relacionadas con el adelantamiento de la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario interno: <ul style="list-style-type: none"> a) Llevar a cabo las actuaciones a que haya lugar dentro de la primera instancia del proceso disciplinario en la etapa de juzgamiento, de conformidad con la normativa vigente en la materia. b) Adelantar en la fase de juzgamiento la etapa probatoria en primera instancia de los procesos disciplinarios que se le asignen, de conformidad con la normatividad y procedimientos vigentes y notificar y comunicar los actos administrativos de carácter particular y concreto que se expidan en desarrollo de los mismos. c) Elaborar los proyectos de actos administrativos para la ejecución de las sanciones de carácter disciplinario impuestas por la dependencia, comunicar para su registro ante las autoridades competentes y hacer el correspondiente seguimiento, conforme a las normas y procedimientos vigentes en la materia.
Dirección Jurídica	<p>Profesional Universitario Código 219 Grado 03</p> <p>Ficha: 3.3.7.5</p>	<p>A partir del propósito principal del empleo y las funciones que estaban establecidas para el empleo, en la Oficina Asesora Jurídica, mediante R.R. 003/20, se realizan los siguientes ajustes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se incorporan las siguientes funciones, relacionadas con el adelantamiento de la etapa de juzgamiento dentro del proceso disciplinario interno: <ul style="list-style-type: none"> a) Adelantar las actuaciones a que haya lugar en la etapa de juzgamiento en primera instancia de los procesos disciplinarios que se le asignen, de conformidad con la normatividad y procedimientos

		vigentes y comunicar y notificar las decisiones proferidas en los mismos. b) Adelantar la etapa probatoria en la fase de juzgamiento de los procesos disciplinarios en primera instancia, de acuerdo con reparto establecido por el jefe inmediato. c) Elaborar los proyectos de actos administrativos para la ejecución de las sanciones de carácter disciplinario impuestas por la oficina, comunicar para su registro ante las autoridades competentes y hacer el correspondiente seguimiento, conforme a las normas y procedimientos vigentes en la materia.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Jefe de Oficina Código 006 Grado 04 Ficha: 3.1.4.2	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y la totalidad de las funciones, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Profesional Especializado Código 222 Grado 07 Ficha: 3.3.5.8	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y la totalidad de las funciones, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Profesional Especializado Código 222 Grado 05 Ficha: 3.3.6.7	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y la totalidad de las funciones, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Profesional Universitario Código 219 Grado 03 Ficha: 3.3.7.6	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y la totalidad de las funciones, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Profesional Universitario Código 219 Grado 01 Ficha: 3.3.8.16	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y la primera función, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.
Oficina de Asuntos Disciplinarios	Técnico Operativo Código 314 Grado 05 Ficha: 3.4.1.3	Respecto de lo establecido en la R.R. 003/20 para el empleo, se modificó el propósito principal del empleo y las funciones 3 y 4, en relación con el adelantamiento de la etapa de instrucción en primera instancia, de los procesos disciplinarios.

II. IMPACTO FISCAL:

Según lo señalado en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el impacto fiscal de cualquier proyecto de Acuerdo deberá hacerse explícito y ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual, en la respectiva exposición de motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

Dado lo anterior, tal como se indicó en la exposición de motivos del presente proyecto de Acuerdo, el Código General Disciplinario⁵⁸, en el artículo 93, modificado por el artículo 14 de la Ley 2094 de 2021⁵⁹, contempló el deber de toda entidad u organismo del Estado⁶⁰, de organizar una unidad u “**oficina del más alto nivel**” encargada de conocer los procesos disciplinarios que se adelanten contra sus servidores, así como separar las funciones de instrucción y juzgamiento en el proceso disciplinario de manera que cada etapa sea asumida por dependencias diferentes e independientes entre sí, razón por la que se hace necesario modificar en la estructura interna de la Contraloría de Bogotá, D.C.; la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo.

Modificación que **no genera erogación presupuestal**, toda vez que, el cargo de Director Técnico Código 009 grado 04 y el cargo del actual Jefe de Oficina Asesora jurídica código 115 grado 03, atienen a la misma asignación básica salarial equivalente a la suma de \$ 8.632.251, de conformidad con el Decreto 052 del 08 de febrero de 2022.

III. CONCLUSIONES:

1. Que se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1952 de 2019 modificado por el artículo 3 de la Ley 2094 de 2021.
2. Que por tanto, es necesario separar las funciones de instrucción y de juzgamiento en el proceso disciplinario, de manera que cada etapa sea asumida por funcionarios diferentes, independientes, imparciales, autónomos y competentes, asignados a dependencias diferentes e independientes entre sí, del más alto nivel.
3. Que el Concejo de Bogotá, D.C., es competente para organizar la estructura de la Contraloría de Bogotá, D.C., a iniciativa del Contralor de Bogotá, D.C.⁶¹. atendiendo el artículo 12, numeral 15 y artículo 13 inciso primero del Decreto Ley 1421 de 1993.
4. Que se hace necesario presentar y tramitar un Proyecto de Acuerdo ante el Concejo de Bogotá, D.C., a fin de que se ordene modificar en la estructura interna de la Contraloría de Bogotá, D.C., i) la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo ii) suprimir de la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C., el empleo de libre

⁵⁸ Ley 1952 de 2019, modificada por la 2094 de 2021.

⁵⁹ “Por medio de la cual se reforma la Ley 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

⁶⁰ con excepción de las competencias de la Comisión Nacional de Disciplina Judicial y las Comisiones Seccionales de Disciplina Judicial

⁶¹ Que entre otras atribuciones tiene la de 10. Dirigir, coordinar y orientar las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario que debe regir en la Contraloría de Bogotá, D.C. Acuerdo 658 de 2016, modificado por el Acuerdo 664 de 2017.

nombramiento y remoción denominado Jefe de Oficina Asesora Jurídica código 115 grado 03 iii) crear en la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C. un (1) empleo de libre nombramiento y remoción denominado Director Técnico código 009 grado 04, lo cual no genera erogación presupuestal como quedó antes referido, iv) modificar las funciones de las dependencias: Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., Oficina de Asuntos Disciplinarios y Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica.

JULIAN MAURICIO RUIZ RODRIGUEZ

Contralor de Bogotá, D.C.

	PROYECTÓ		APROBÓ		REVISIÓN TÉCNICA		REVISIÓN JURÍDICA	
Firma y Fecha		Oct. 2022		Oct. 2022		Oct. 2022		Oct. 2022
Nombre	Liliana González Corredor		Ray G. Vanegas Herrera		Sandra P. Bohorquez Gonzalez		Oscar Gerardo Arias Escamilla	
E-Mail	ligonzalez@contraloriabogota.gov.co		rvanegas@contraloriabogota.gov.co		sbohorquez@contraloriabogota.gov.co		ogarias@contraloriabogota.gov.co	
Cargo	P.E. 222-07 - Sd. Carrera Admtiva.		Director Técnico de Talento Humano		Director Técnico de Planeación		Jefe Oficina Asesora Jurídica	
Los arriba firmantes declaramos que el presente documento cumple con las disposiciones legales vigentes y bajo nuestra responsabilidad lo pasamos para firma. La firma escaneada/digitalizada impresa, con ocasión la contingencia del COVID-19 es válida de acuerdo con la Ley 527 de 1999 y el Decreto 491 de 2021.								

PROYECTO DE ACUERDO N° 629 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ACUERDO 658 DE 2016 EN CUANTO A LA ESTRUCTURA ORGÁNICA E INTERNA, FUNCIONES DE ALGUNAS DEPENDENCIAS Y PLANTA DE PERSONAL DE LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren el artículo 272 inciso 4 de la Constitución Política y el artículo 12, numeral 15 del Decreto Ley 1421 de 1993,

A C U E R D A:

CAPÍTULO I

MODIFICACIÓN DE LA ESTRUCTURA INTERNA Y CREACIÓN DE UN EMPLEO EN LA PLANTA GLOBAL DE LA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.,

Artículo Primero. - Modificar el artículo 10 del Acuerdo 658 de 2016⁶², en cuanto a la denominación y nivel de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante será Dirección Jurídica, perteneciente al nivel Directivo, el cual quedará así:

Artículo 10. Estructura Interna. La Contraloría de Bogotá, D.C., tendrá la siguiente estructura interna:

1. Despacho del Contralor
 - 1.1. Dirección de Apoyo al Despacho
 - 1.2. Dirección de Reacción Inmediata
 - 1.3. Dirección de Participación Ciudadana y Desarrollo Local
 - 1.3.1. Subdirección de Gestión Local
 - 1.3.1.1. Gerencias de Localidades
 - 1.4. Dirección Jurídica

⁶² Modificado por el Acuerdo 664 de 2017

- 1.5. Oficina de Control Interno
- 1.6. Oficina de Asuntos Disciplinarios
- 1.7. Oficina Asesora de Comunicaciones
2. Despacho del Contralor Auxiliar
3. Dirección de Planeación
- 3.1. Subdirección de Análisis, Estadísticas e Indicadores
4. Dirección de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- 4.1. Subdirección de la Gestión de la Información
- 4.2. Subdirección de Recursos Tecnológicos
5. Dirección de Estudios de Economía y Política Pública
- 5.1. Subdirección de Estudios Económicos y Fiscales
- 5.2. Subdirección de Estadística y Análisis Presupuestal y Financiero
- 5.3. Subdirección de Evaluación de Política Pública
6. Dirección Sector Movilidad
- 6.1. Subdirección de Fiscalización Movilidad
- 6.2. Subdirección de Fiscalización Infraestructura
7. Dirección Sector Hábitat y Ambiente
- 7.1. Subdirección de Fiscalización Hábitat
- 7.2. Subdirección de Fiscalización Ambiente
- 7.3. Subdirección de Fiscalización Control Urbano
8. Dirección Sector Servicios Públicos
- 8.1. Subdirección de Fiscalización de Acueducto y Saneamiento Básico
- 8.2. Subdirección de Fiscalización de Energía
- 8.3. Subdirección de Fiscalización de Comunicaciones
9. Dirección Sector Salud
- 9.1. Subdirección de Fiscalización Salud
10. Dirección Sector Integración Social
11. Dirección Sector Gobierno
- 11.1. Subdirección de Fiscalización Gestión Pública y Gobierno
12. Dirección Sector Educación
- 12.1. Subdirección de Fiscalización Educación
13. Dirección Sector Hacienda
14. Dirección Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo
15. Dirección Sector Cultura, Recreación y Deporte
- 15.1 Subdirección de Fiscalización Cultura, Recreación y Deporte
16. Dirección Sector Gestión Jurídica
17. Dirección Sector Equidad y Género
18. Dirección Sector Seguridad, Convivencia y Justicia
19. Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva
- 19.1. Subdirección del Proceso de Responsabilidad Fiscal
- 19.2 Subdirección de Jurisdicción Coactiva

- 20. Dirección Administrativa y Financiera
 - 20.1. Subdirección Financiera
 - 20.2. Subdirección de Contratación
 - 20.3. Subdirección de Recursos Materiales
 - 20.4. Subdirección de Servicios Generales
- 21. Dirección de Talento Humano
 - 21.1. Subdirección de Carrera Administrativa
 - 21.2. Subdirección de Gestión de Talento Humano
 - 21.3. Subdirección de Capacitación y Cooperación Técnica
 - 21.4. Subdirección de Bienestar Social

Artículo Segundo. – Modificar el artículo 27 del Acuerdo 658 de 2016⁶³, respecto de las funciones del Despacho del Contralor de Bogotá, D.C., las cuales quedarán de la siguiente manera:

Artículo 27. Despacho del Contralor de Bogotá, D.C. Son funciones del Despacho del Contralor de Bogotá, D.C. las siguientes:

7. Prescribir los métodos y la forma de rendir cuentas por parte de los responsables del manejo de fondos y bienes del Distrito e indicar los criterios de evaluación financiera, operativa y de resultados que deberán seguirse.
8. Revisar y fenecer las cuentas que deben rendir los responsables del erario y determinar el grado de eficiencia, eficacia y economía con que haya obrado.
9. Llevar el registro de la deuda pública del Distrito y sus Entidades Descentralizadas.
10. Exigir informes sobre su gestión fiscal a la Administración y demás entidades distritales, las sociedades de economía mixta, las empresas industriales y comerciales del Distrito y los particulares que manejen fondos o bienes del Distrito Capital.
11. Establecer la responsabilidad que se derive de la gestión fiscal, imponer las sanciones pecuniarias que sean del caso y recaudar su monto, para lo cual podrá ejercer la jurisdicción coactiva sobre los alcances deducidos.
12. Conceptuar sobre la calidad, eficiencia y eficacia del sistema de control interno de las entidades sometidas a su control y vigilancia y propiciar la implementación y el adecuado funcionamiento del sistema en la Contraloría de Bogotá, D.C.
13. Presentar al Concejo Distrital los informes que legalmente corresponden con la periodicidad establecida y los que este órgano en cualquier momento solicite.
14. Dirigir la realización de cualquier examen de auditoría que se considere necesario.
15. Dirigir la publicación anual de la Estadística Fiscal del Distrito.

⁶³ Modificado por el Acuerdo 664 de 2017

16. Dirigir, coordinar y orientar las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario que debe regir en la Contraloría de Bogotá, D.C.
17. Auditar los estados financieros y la contabilidad del Distrito y conceptuar sobre su razonabilidad y confiabilidad.
18. Ejercer la segunda instancia de los procesos disciplinarios, de conformidad con la normativa vigente en la materia.
19. Adelantar en segunda instancia los procesos sancionatorios adelantados contra los sujetos sometidos a control de la Contraloría de Bogotá, D.C, cuando incumplan las instrucciones o términos establecidos en la ley o reglamento y a quienes impidan u obstaculicen en cualquier forma el ejercicio de la vigilancia y control fiscal.
20. Promover ante las autoridades competentes, aportando las pruebas respectivas, investigaciones penales o disciplinarias contra quienes hayan causado perjuicio a los intereses patrimoniales del Distrito.
21. Presentar proyectos de Acuerdo relativos al régimen del control fiscal y a la organización y funcionamiento de la Contraloría Distrital de Bogotá, D.C.
22. Certificar la situación de las finanzas del Distrito de acuerdo con la ley y los acuerdos.
23. Dictar normas generales para armonizar los sistemas de control fiscal en todas las Entidades Distritales.
24. Efectuar el control de la ejecución de los contratos de fiducia y encargo fiduciario que suscriba o celebre la Administración Distrital.
25. Celebrar los contratos tanto para el ejercicio del control fiscal como para el funcionamiento administrativo de la institución.
26. Dirigir la aplicación y el funcionamiento del sistema de la carrera administrativa en la Contraloría de Bogotá, D.C., de conformidad con el mandato constitucional y legal.
27. Las demás funciones que le sean asignadas por la Constitución, las leyes y los acuerdos.

El Contralor es el representante legal y el ordenador del gasto de la Contraloría de Bogotá, D.C., define los principios generales de su función administrativa y de conformidad con las disposiciones legales vigentes determina las políticas en materia de control fiscal y vigilancia de la gestión que legalmente le corresponde.

El Contralor establecerá los procedimientos de control fiscal aplicables a la Administración Distrital y las entidades descentralizadas de cualquier orden que formen parte de la Administración del Distrito Capital.

La Contraloría, bajo su responsabilidad, podrá exigir, verdad sabida y buena fe guardada, la suspensión inmediata de funcionarios mientras culminan las investigaciones a los respectivos procesos penales o disciplinarios.

Artículo Tercero. – Modificar el artículo 34 del Acuerdo 658 de 2016⁶⁴, respecto de las funciones de la Oficina de Asuntos Disciplinarios, las cuales quedarán de la siguiente manera:

Artículo 34. Oficina de Asuntos Disciplinarios. Son funciones de la Oficina de Asuntos Disciplinarios:

1. Dirigir, coordinar y orientar las políticas sobre aplicación del régimen disciplinario que debe regir en la Contraloría de Bogotá, D.C.
2. Ejercer en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias en primera instancia contra los servidores y ex servidores de la entidad y remitir a la Dirección Jurídica para la correspondiente etapa de juzgamiento, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia.
3. Recibir, registrar y tramitar las quejas e informes sobre conductas disciplinables de los servidores públicos de la Entidad.
4. Dirigir, coordinar, controlar y vigilar en etapa de instrucción las actuaciones disciplinarias adelantadas por la entidad.
5. Efectuar el seguimiento a los procesos que adelante la Oficina, en etapa de instrucción, de manera oportuna y eficaz.
6. Preparar informes y estadísticas que requiera el Contralor de Bogotá, D.C., los Organismos Judiciales y de Control del Estado.
7. Apoyar a los funcionarios competentes en el cumplimiento de la función disciplinaria.
8. Asesorar al jefe inmediato del disciplinado cuando se trate de faltas leves, para aplicación del procedimiento abreviado de que trata el Código Disciplinario Único.
9. Orientar y capacitar a los servidores (as) públicos (as) de la entidad en la prevención de acciones disciplinarias en aplicación de las políticas que en materia disciplinaria se expidan.
10. Fijar procedimientos operativos disciplinarios para que los procesos se desarrollen con sujeción a los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad y publicidad, buscando así salvaguardar el derecho de defensa y el debido proceso.
11. Preparar y remitir los informes a las autoridades competentes en relación con los procesos disciplinarios y demás actuaciones inherentes a las funciones encomendadas.
12. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

⁶⁴ Modificado por el Acuerdo 664 de 2017

Artículo Cuarto. – Modificar el artículo 36 del Acuerdo 658 de 2016⁶⁵, respecto de las funciones de la Oficina Asesora Jurídica, que en adelante se denominará Dirección Jurídica, las cuales quedarán de la siguiente manera:

Artículo 36. Dirección Jurídica. Son funciones de la Dirección Jurídica:

1. Orientar al Contralor de Bogotá, D.C. y a las dependencias de la Contraloría de Bogotá, D.C. en el conocimiento, trámite y emisión de conceptos, fallos y asuntos jurídicos y en general en todas las actuaciones que comprometan la posición jurídica institucional de la entidad.
2. Orientar al Contralor de Bogotá, D.C. y a las dependencias internas de la Contraloría en la elaboración de los proyectos de normas y actos administrativos que se deban expedir o hayan de someterse a consideración del Concejo de Bogotá, D.C. o al Gobierno Distrital.
3. Revisar los proyectos de actos administrativos que el Contralor de Bogotá, D.C. deba firmar y conceptuar sobre su constitucionalidad y legalidad.
4. Absolver las consultas que sobre interpretación y aplicación de las disposiciones legales relativas al campo de actuación de la Contraloría de Bogotá, D.C. le formulen las dependencias internas, los empleados de las mismas, las entidades vigiladas y particulares.
5. Recomendar, sustanciar y proyectar lo pertinente a los recursos que el Contralor de Bogotá, D.C. deba resolver en sede administrativa y preparar las respectivas respuestas.
6. Ejercer la etapa de juzgamiento de las actuaciones disciplinarias en primera instancia y aquellas que le sean conexas, de conformidad con el Código General Disciplinario o aquella norma que lo modifique o sustituya y las demás disposiciones vigentes sobre la materia, remitiendo al despacho del señor Contralor de Bogotá, D.C., las decisiones susceptibles de segunda instancia.
7. Surtir el proceso de notificación y/o comunicación y organización documental de los expedientes disciplinarios en la etapa de juzgamiento en los términos y forma establecida en la normatividad disciplinaria vigente.
8. Efectuar el seguimiento a la ejecución de las sanciones que se impongan a los servidores y ex servidores públicos de la entidad, de manera oportuna y eficaz.
9. Compilar y concordar las normas legales relacionadas con la vigilancia y control de la gestión fiscal y aquellas relacionadas con la organización y funcionamiento de la Entidad, manteniendo actualizado el archivo de las mismas y prestando los apoyos de consulta que requieran en el campo jurídico a los funcionarios de la Contraloría de Bogotá, D.C.

⁶⁵ Modificado por el Acuerdo 664 de 2017

10. Desarrollar métodos, procedimientos y gestión de la información jurídica, en coordinación con la dependencia competente en materia de sistemas de información.
11. Estudiar y conceptuar sobre las peticiones relacionadas con las consultas de orden jurídico que le sean formuladas a la Contraloría de Bogotá, D.C.
12. Notificar y comunicar los actos administrativos de carácter particular y concreto que expida el Contralor de Bogotá, D.C.
13. Representar judicialmente y extrajudicialmente a la Contraloría de Bogotá, D.C. ante las autoridades competentes cuando fuere el caso, en todo tipo de proceso en que haga parte la Contraloría de Bogotá, D.C.
14. Coordinar con las dependencias la adopción de una doctrina e interpretación jurídica que comprometa la posición institucional de la Contraloría de Bogotá, D.C. en todas aquellas materias que por su importancia ameriten dicho pronunciamiento o por implicar una nueva postura de naturaleza jurídica de cualquier orden.
15. Atender y vigilar las tutelas, acciones de cumplimiento, conciliaciones y cumplimiento de sentencias en coordinación con las dependencias comprometidas para su adecuada resolución y por las que deba responder o sea parte la Contraloría de Bogotá, D.C.
16. Coordinar con cada área responsable la proyección de respuesta a los derechos de petición por los que deba responder en forma directa el Contralor de Bogotá, D.C.
17. Revisar y aprobar los convenios interadministrativos que suscriba el Contralor de Bogotá, D.C. con otras entidades públicas, nacionales o internacionales.
18. Asesorar al Contralor y a las demás dependencias en la aplicación de normas e instrumentos jurídicos necesarios para el cabal desempeño de las actividades de la Contraloría.
19. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo Quinto. – Suprimir el empleo de libre nombramiento y remoción denominado Jefe de Oficina Asesora Jurídica Código 115 Grado 03.

Artículo Sexto. – Crear en la planta global de empleos de la Contraloría de Bogotá, D.C. un (1) empleo del nivel Directivo de libre nombramiento y remoción denominado Director Técnico Código 009 Grado 04.

Artículo Séptimo. – Disponer la incorporación automática del servidor público que se encontraba desempeñando el empleo de libre nombramiento y remoción denominado Jefe de Oficina Asesora Jurídica Código 115 Grado 03, en el empleo de Director Técnico Código 009 Grado 04, del nivel directivo y misma naturaleza.

Artículo Octavo. - El artículo 67 del Acuerdo 658 de 2016, modificado por el artículo 22 del Acuerdo 664 de 2017, quedará así:

Artículo 67. Planta de Empleos. Para la realización de los fines institucionales la Contraloría de Bogotá, D.C. tendrá la siguiente planta de empleos:

PLANTA DESPACHO DEL CONTRALOR			
Denominación del empleo	Código	Grado	Número de empleos
Contralor	010		Uno (1)
Asesor	105	02	Diecinueve (19)
Asesor	105	01	Diez (10)
Secretario Ejecutivo	425	09	Uno (1)
Secretario	440	08	Uno (1)
Conductor Mecánico	482	04	Cuatro (4)
TOTAL PLANTA DESPACHO DEL CONTRALOR			Treinta y seis (36)
PLANTA AUDITORÍA FISCAL			
Denominación del empleo	Código	Grado	Número de empleos
Auditor Fiscal	036	02	1
Profesional Especializado	222	07	3
Profesional Universitario	219	03	2
Técnico Operativo	314	05	1
Técnico Operativo	314	03	1
Secretario Ejecutivo	425	09	1
Secretario	440	07	1
Conductor Mecánico	482	04	1
TOTAL PLANTA AUDITORÍA FISCAL			Once (11)
PLANTA GLOBAL			
Denominación del empleo	Código	Grado	Número de empleos
Nivel Directivo			
Contralor Auxiliar	035	05	Uno (1)
Director Administrativo	009	04	Uno (1)
Director Técnico	009	04	Veintidós (22)
Jefe de Oficina	006	04	Dos (2)
Subdirector Administrativo	068	03	Uno (1)
Subdirector Financiero	068	03	Uno (1)
Subdirector Técnico	068	03	Veintisiete (27)
Gerente	039	02	Veinte (20)

Gerente	039	01	Cuarenta y nueve (49)
Nivel Asesor			
Jefe de Oficina Asesora de Comunicaciones	115	03	Uno (1)
Nivel Profesional			
Tesorero General	201	08	Uno (1)
Almacenista General	215	08	Uno (1)
Profesional Especializado	222	09	Tres (3)
Profesional Especializado	222	08	Dos (2)
Profesional Especializado	222	07	Doscientos siete (207)
Profesional Especializado	222	05	Cuarenta y ocho (48)
Profesional Universitario	219	03	Doscientos ochenta y uno (281)
Profesional Universitario	219	01	Setenta y tres (73)
Nivel Técnico			
Técnico Operativo	314	05	Setenta y uno (71)
Técnico Operativo	314	03	Treinta (30)
Nivel Asistencial			
Secretario Ejecutivo	425	09	Cuatro (4)
Secretario	440	08	Cincuenta y siete (57)
Secretario	440	07	Ocho (8)
Auxiliar Administrativo	407	04	Cuatro(4)
Auxiliar Administrativo	407	03	Veintinueve (29)
Conductor Mecánico	482	04	Veintiuno (21)
Auxiliar de Servicios Generales	470	01	Treinta y tres (33)
TOTAL PLANTA GLOBAL			Novcientos noventa y ocho (998)
TOTAL PLANTA CONTRALORÍA DE BOGOTÁ, D.C.			Mil cuarenta y cinco (1045)

Artículo Octavo. – Vigencias y derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación y modifica en lo pertinente el Acuerdo Distrital 658 de 2016 modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 630 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS DE ACCESO, DIVULGACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA FUNCIONALIDAD “REPORTA UN HUECO” DENTRO DE LA APLICACIÓN GOBIERNO ABIERTO DE BOGOTÁ PARA DISPOSITIVOS MÓVILES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto establecer los criterios de acceso, visibilización, divulgación y sostenibilidad de la funcionalidad “Reporta un hueco” dentro de la aplicación Gobierno Abierto de Bogotá, o quien haga sus veces para dispositivos móviles. Con la apertura y acceso para la ciudadanía de esta aplicación se buscan cuatro cosas fundamentales: primera, hacer más expedito para la ciudadanía la forma en que se reportan los huecos. Segundo, integrar y complementar los canales existentes de reporte (denuncias, PQR, quejas) de huecos con la aplicación. Tercero, nutrir las bases de datos sobre el estado de la malla vial en Bogotá.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El proyecto de acuerdo fue presentado una vez con el número 317 de 2022 y cuyo título fue *“Por el cual se establece la creación de una App informática para el reporte de huecos por parte de la ciudadanía de Bogotá y se dictan otras disposiciones”*. Contó con dos ponencias positivas con modificaciones de los concejales Armando Gutiérrez y Rubén Torrado. Se concertó un articulado con la Administración y los ponentes, el cual no llegó a ser discutido en la corporación y el cual se trae a consideración en la presente iniciativa.

3. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Las noticias sobre afectaciones a vehículos por cuenta de enormes huecos en las diferentes vías de Bogotá abundan⁶⁶, los vehículos sufren averías en sus llantas y sistema de suspensión, sumado

⁶⁶ En los siguientes enlaces se encuentran noticias de los últimos 2 años sobre huecos y afectaciones a vehículos. <https://www.lafm.com.co/bogota/bogota-cuando-enormes-huecos-se-toman-algunas-calles-de-la-ciudad>
https://caracol.com.co/emisora/2018/05/21/bogota/1526903748_721026.html
<https://www.publimetro.co/co/noticias/2019/08/13/huecos-norte-bogota-diez-vehiculos-quedaron-varados.html>
<https://www.eltiempo.com/bogota/huecos-peligrosos-en-la-avenida-boyaca-355676>

a esto, la ya precaria movilidad de la ciudad también se ve afectada porque los carros quedan muchas veces varados en la mitad de la vía. Más grave aún resultan los accidentes y muertes ocasionados por huecos en las vías. En el 2017 se registraron 35 personas lesionadas y dos muertas por huecos en las vías, siendo los motociclistas los principales afectados⁶⁷. La organización Bogotá cómo Vamos también ha señalado las altas cifras de accidentalidad y muertes por cuenta de huecos en las vías de la capital⁶⁸. No estamos frente a un problema menor, las muertes y accidentes ocasionados por huecos en las vías son inadmisibles en términos de la seguridad vial en el siglo XXI.

El mal estado de la malla vial de Bogotá no se le puede adjudicar completamente a esta administración, lo que no la libera de responsabilidad frente a lo que debe hacer para encarar este histórico problema que impacta la calidad de vida de ciudadanos de diferentes sectores sociales y localidades de la ciudad. Veamos algunos datos oficiales que ponen de relieve las dimensiones del problema. Del total de la malla vial local el 46%, equivalente a 2678,47 km se encuentra en buen estado. Mientras que el 31%, es decir, 1842,12 km están en regular estado. Y el 23%, equivalente a 1338.88 km se encuentran en mal estado (Instituto de Desarrollo Urbano IDU, respuestas proposición 379 del 2020, página 3). Esto significa que más de la mitad, es decir, el 54% del total de la malla vial está en regular y mal estado.

Si los datos anteriores se desagregan de acuerdo con el estado y tipo de malla vial encontramos que las vías con un estado malo y regular son las arterias con un 36%, intermedias con un 43% y locales con un 54%, muy por encima de las troncales que registran un 14% de regular y mal estado (Instituto de Desarrollo Urbano IDU, respuestas proposición 379 del 2020, página 3).

Por localidades el panorama para algunas de ellas es más desalentador, y además se observa que los planes de intervención no priorizan a las localidades con más necesidades, lo que deja dudas sobre las metodologías y los criterios técnicos que se usan para priorización y mantenimiento. Veamos por qué.

El panorama del estado de la malla vial por localidades en Bogotá muestra amplias disparidades. Por ejemplo, algunas localidades como Tunjuelito y Antonio Nariño tienen el 72% y 65% de su malla vial en regular y mal estado, respectivamente. Otras 6 localidades se encuentran, como se observa en el siguiente cuadro, entre el 59 y 50%. 8 localidades entre el 49 y 40%. Y solo 3 localidades entre el 23 y 37%, es decir, una tercera parte entre regular y mal estado, invirtiéndose la proporción de Tunjuelito y Antonio Nariño.

Cuadro 1. Estado de la malla vial por localidades en Bogotá

⁶⁷ https://caracol.com.co/emisora/2017/04/05/bogota/1491406463_363488.html

⁶⁸ <https://bogotacomovamos.org/blog-accidentalidad-en-bogota-trampas-mortales-en-las-calles/>



LOCALIDADES	% EN REGULAR Y MAL ESTADO
TUNJUELITO	72%
ANTONIO NARIÑO	65%
LOS MÁRTIRES	59%
KENNEDY	53%
BARRIOS UNIDOS	52%
LA CANDELARIA	52%
PUENTE ARANDA	50%
SAN CRISTÓBAL	50%
RAFAEL URIBE URIBE	49%
FONTIBÓN	47%
TEUSAQUILLO	46%
BOSA	46%
ENGATIVÁ	46%
SANTA FE	45%
SUBA	41%
CIUDAD BOLÍVAR	40%
CHAPINERO	37%
USAQUÉN	36%
USME	23%

Ilustración 1 Mapa construido con las respuestas de la administración a la proposición 379 de 2020

Los datos registrados reflejan la grave situación que afronta la ciudad en relación con el estado de la malla vial, y la imperiosa necesidad que existe en hacer algo para solucionar este problema que, como ya se mencionó, deja graves consecuencias, como muertes y accidentes por esta causa, lo cual no tiene sentido ni justificación. Sumado a ello, daños en los vehículos dañados y afectaciones en la movilidad. En resumen, profundas afectaciones sociales y económicas.

Cómo se puede conciliar este oscuro diagnóstico con las herramientas tecnológicas disponibles. La tecnología, en la última década, ha evolucionado de forma acelerada permitiéndole al ser humano integrarla a su vida cotidiana para facilitar muchas de las cosas que se hacen a diario. Con el fin de mejorar el reporte de inconvenientes en los asentamientos humanos, varias ciudades alrededor del mundo han decidido crear aplicaciones para dispositivos móviles que le permiten a las personas reportar de manera inmediata los inconvenientes que se puedan presentar, un ejemplo de éstas APP's son:

- MyLA311 (App de Los Angeles, Estados Unidos)
- 072 SLP (App de San Luis de Potosí, México)
- FixMyStreet (App del Reino Unido)
- Boston 311 (App de Boston, Estados Unidos)
- Alert System Plus (App de Italia)
- Sívar (App de San Salvador, Salvador)
- Huecosmed (App Medellín, Colombia)

Las anteriores aplicaciones son algunos ejemplos del uso de la tecnología como herramienta de reporte o denuncia ciudadana, dentro de estas apps encontramos desde la más básica como FixMyStreet, que se encarga del reporte y denuncia ciudadana de huecos en las carreteras y ciudades del Reino Unido, hasta apps más elaboradas como Sívar y Alert System Plus, que le permiten al ciudadano reportar cualquier tipo de inconveniente, sea el mal estado de la malla vial o disturbios en los lugares próximos a donde se encuentra el denunciante.

Bogotá en la actualidad no cuenta con una app para dispositivos móviles que le permita a la ciudadanía tener una comunicación inmediata para el reporte o denuncia del mal estado de la malla vial. Sin embargo, se cuenta con la plataforma web “Gobierno en línea”, que genera un retardo en el reporte de la información y puede hacer que la ubicación del incidente no sea tan preciso como el que se puede georreferenciar desde las diferentes apps para móviles que existen en otras ciudades. En este orden de ideas, teniendo en cuenta las necesidades de Bogotá en términos del estado de la malla vial, resulta indispensable mejorar los sistemas tecnológicos disponibles, que le permitan a la ciudadanía reportar la presencia exacta de huecos. Es una necesidad que Bogotá se actualice tecnológicamente en el reporte de huecos y que ponga a disposición de la ciudadanía herramientas que faciliten esta labor.

Desarrollar y mejorar la herramienta tecnológica/informática de “reporta un hueco” de la aplicación web Gobierno Abierto de Bogotá para el reporte de huecos tiene 5 beneficios puntuales. Primero, puede ayudar a cerrar el rezago histórico que tiene Bogotá en términos de estado de la malla vial. Segundo, es una forma de acercar la administración al ciudadano, hacerlo participe de las decisiones, en otras palabras, resulta una herramienta además de tecnológica, democrática. Tercero, es una forma de modernizar los procesos en las entidades encargadas de recepcionar estos reportes. Cuarto, ayudaría a mejorar la movilidad que se ve afectada por el mal estado de la malla vial. Quinto, disminuirían los accidentes y muertes por huecos en la capital.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Es el Concejo de Bogotá competente para estudiar y aprobar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido por el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1, que faculta a la 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.*

5. MARCO JURÍDICO

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

Artículo 104. Misión del Sector Movilidad. El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

Artículo 107. Integración del Sector Movilidad. El Sector Movilidad está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad cabeza del Sector y las siguientes entidades:

a. Entidades Adscritas

Establecimiento público: Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

Establecimiento público: Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT

Unidad Administrativa Especial: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

b. Entidades Vinculadas

Sociedad pública: Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A.

Sociedad de Economía Mixta: Terminal de Transporte S.A.

Artículo 108. Naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior. Ver Decreto Distrital 567 de 2006

La Secretaría Distrital de Movilidad tiene las siguientes funciones básicas:

- a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.
- c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- d. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

- f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- h. Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- i. Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- j. Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.
- k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- l. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
- m. Administrar los Sistemas de información del sector.

Artículo 109. Naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial en desarrollo de su objeto institucional tendrá las siguientes funciones:

- a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.
- b. 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.
- c. Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades del Distrito.
- d. Ejecutar las obras necesarias para el manejo del tráfico, el control de la velocidad, señalización horizontal y la seguridad vial, para obras de mantenimiento vial, cuando se le requiera.

e. Ejecutar las acciones de adecuación y desarrollo de las obras necesarias para la circulación peatonal, rampas y andenes, alamedas, separadores viales, zonas peatonales, pasos peatonales seguros y tramos de ciclorrutas cuando se le requiera.

f. Ejecutar las actividades de conservación de la cicloinfraestructura de acuerdo con las especificaciones técnicas y metodologías vigentes y su clasificación de acuerdo con el tipo de intervención y tratamiento requerido (intervenciones superficiales o profundas).

Parágrafo 1. En el caso de las intervenciones para mejoramiento de la movilidad de la red vial arterial, éstas deberán ser planeadas y priorizadas de manera conjunta con el Instituto de Desarrollo Urbano.

Parágrafo 2. Las obras a las que hacen mención los literales c, d y e responderán a la priorización que haga la Secretaría Distrital de Movilidad y deberán cumplir con las especificaciones técnicas establecidas por esta y/o por el Instituto de Desarrollo Urbano cuando no existan las especificaciones técnicas requeridas. Así mismo la Secretaría Distrital de Movilidad regulará lo pertinente frente a las características de los proyectos de acuerdo a la escala de intervención.

Parágrafo 3. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial podrá suscribir convenios y contratos con otras entidades públicas y empresas privadas para prestar las funciones contenidas en el presente artículo.

ACUERDO 19 DE 1972. “Por el cual se crea y reglamenta el funcionamiento del Instituto de Desarrollo Urbano”.

Artículo 1º.- Créase el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) como establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Su domicilio será la ciudad de Bogotá.

Artículo 2º.- El Instituto atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación, para la cual tendrá las siguientes funciones:

1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.
2. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación.
3. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.
4. Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas, en el mantenimiento y conservación de vías.

5. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.
6. Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.
7. Realizar, conforme a disposiciones vigentes, las operaciones administrativas de cálculo, liquidación, distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización, a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el instituto o por cualquiera otra entidad o dependencia del Distrito, o por obras que ejecuten otras entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Distrito Especial o al Instituto, o cualquiera de estos sea delegado para su cobro .
8. Ordenar las expropiaciones necesarias para la ejecución de los planes y programas aprobados.
9. Adquirir bienes muebles o inmuebles, administrarlos, enajenarlos y gravarlos.
10. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.
11. Emitir bonos de deuda pública.
12. Celebrar los contratos que requiera la administración de los Fondos Rotatorios a su cargo y que sean necesarios para el cumplimiento de los fines específicos de éstos, gravar los bienes adscritos a cada fondo y pignorar total o parcialmente sus respectivos patrimonios o rentas y el producto de los gravámenes, en garantía de operaciones de crédito para la realización de las obras que causen contribuciones.
13. En general, celebrar toda clase de negocio jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.

Decreto 980 de 1997 Por el cual se distribuyen algunos negocios y asuntos de la Secretaría de Obras Públicas al Instituto de Desarrollo Urbano”.

Artículo 2º.- De conformidad con lo previsto en el artículo anterior, corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano, atender los siguientes negocios o asuntos:

1. Participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.
2. Realizar, directamente o por contrato, los proyectos, diseños y la construcción de las obras, en concordancia con el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital.
3. Mantener actualizado el inventario sobre el estado de las vías, parques, puentes peatonales y vehiculares y suministrar la información al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, las Localidades y organismos oficiales que la requieran.
4. Mantener actualizada una base de datos sobre costos de construcción de obras públicas en el Distrito Capital.
5. Mantener actualizadas las normas para el diseño, construcción e interventoría de obras públicas y velar por su correcto cumplimiento, incluyendo la aplicación de normas nacionales e internacionales sobre la materia.
6. Prestar la asistencia técnica requerida por las Localidades en la ejecución de las obras públicas de su competencia.

7. Desarrollar por si misma o a través de terceros, tecnologías apropiadas al medio, para la construcción, conservación y mantenimiento de vías y lograr la transferencia tecnológica cuando sea posible.
8. Contribuir al fortalecimiento de las capacidades institucionales y técnicas de las Localidades, para que éstas asuman progresivamente las funciones de construcción, mantenimiento y conservación de las obras públicas en su jurisdicción.

DECRETO 411 DE 2016 "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Gobierno"

ARTÍCULO 5°. ALCALDÍAS LOCALES. Corresponde a las Alcaldías Locales el ejercicio las siguientes (sic) funciones:

- a) Formular el Plan de Desarrollo Local en el marco de las orientaciones distritales.
- b) Promover la organización social y estimular la participación ciudadana en los procesos de la gestión pública local en el marco de las orientaciones distritales en la materia.
- c) Coordinar la ejecución en el territorio de los planes programas y proyectos de las entidades y organismos Distritales que intervienen en la localidad, como complemento al Plan de Desarrollo local, conforme a los lineamientos y orientaciones distritales.
- d) Desarrollar los procesos asociados a la formulación, ejecución y seguimiento de los proyectos de inversión con cargo a los recursos de los Fondos de Desarrollo Local, cuando la delegación de la facultad de ejecución del gasto recaiga en el Alcalde Local.
- e) Promover los procesos y canales de interlocución entre la administración central y las Juntas Administradores (sic) Locales.
- f) Coordinar el desarrollo de las acciones de policía de las autoridades locales que operan bajo la orientación control administrativo de la Secretaría Distrital de Gobierno como entidad competente.
- g) Coordinar el desarrollo de los programas y acciones policivas, tendientes a disminuir y prevenir las contravenciones definidas en la Ley, así como en el trámite y desarrollo del proceso asociado a las infracciones en el ámbito local.
- h) Adelantar los trámites y acciones necesarios para el cumplimiento de las normas de policía vigentes sobre protección al consumidor, control de calidad, precios, pesas y medidas.
- i) Efectuar el control policivo a los establecimientos de comercio conforme a las disposiciones vigentes en materia.
- j) Realizar el cobro persuasivo de las sanciones económicas derivada de la acción policiva de las autoridades a cargo de la Secretaría Distrital de Gobierno y reportar la información a la Secretaría Distrital de Hacienda.

k) Adelantar el estudio y registro de la personería jurídica de las Juntas de Acción Comunal, Juntas de Vivienda Comunitaria y Asociaciones Comunales de Juntas Domiciliadas en la localidad y demás formas sociales que le compete conforme a la Ley.

l) Desarrollar los procesos y procedimientos requeridos para apoyar el cumplimiento de las funciones propias o delegadas en los Alcaldes Locales como autoridad Administrativa, Política y de Policía en lo Local.

m) Difundir la información relacionada con la gestión local conforme los lineamientos, procesos y procedimientos definidos por la Secretaría.

n) Atender las peticiones y requerimientos relacionados con asuntos de su competencia.

o) Las demás funciones asignadas por la ley que correspondan a su naturaleza.

6. IMPACTO FISCAL

No tiene impacto fiscal según la administración distrital en respuesta a la proposición número 143 del 2021.

7. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO N° 630 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS DE ACCESO, DIVULGACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA FUNCIONALIDAD “REPORTA UN HUECO” DENTRO DE LA APLICACIÓN GOBIERNO ABIERTO DE BOGOTÁ PARA DISPOSITIVOS MÓVILES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los Artículos 322 y 323 de la C. P. y el numeral 1 y 25 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto establecer los criterios de acceso, visibilización, divulgación y sostenibilidad de la funcionalidad “Reporta un hueco” dentro de la aplicación Gobierno Abierto de Bogotá, o quien haga sus veces para dispositivos móviles.

ARTÍCULO 2º. El diseño de la aplicación Gobierno Abierto de Bogotá o quien haga sus veces, propenderá por la visibilidad y atención de la funcionalidad “Reporta un Hueco”, para hacer de esta, un servicio más ágil y útil para el ciudadano.

ARTÍCULO 3º. La Administración Distrital, a través de la Alta Consejería Distrital TIC, diseñará una estrategia de divulgación, uso y apropiación de la aplicación Gobierno Abierto de Bogotá o quien haga sus veces y de la funcionalidad “Reporta un Hueco”.

ARTÍCULO 4º. La Alta Consejería Distrital TIC garantizará la integración de tecnologías y el uso sostenible en el tiempo de la aplicación móvil, mediante una evaluación periódica de su funcionalidad.

ARTÍCULO 5º. El administrador de la aplicación de Gobierno abierto de Bogotá elaborará un reporte anual de la funcionalidad incluyendo estadísticas de la participación ciudadana en la aplicación.

Parágrafo 1. El administrador de la APP generará el reporte anual y lo remitirá a las entidades o dependencias responsables del mantenimiento de la malla vial, para que, en el ámbito de sus

competencias, capacidad operativa, técnica y financiera, se consideren dentro de sus evaluaciones técnicas.

ARTÍCULO 6º. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Firma

MARISOL GÓMEZ GIRALDO
Concejal Nuevo Liberalismo

JUAN JAVIER BAENA
Concejal Nuevo Liberalismo

PROYECTO DE ACUERDO N° 631 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE BICITAXISTAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO.

Dictar los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas, con el fin de procurar, en el marco del principio de confianza legítima, los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital y al trabajo de las personas que se dedican voluntariamente a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido u otra modalidad.

2. CONTEXTO.

Luego de las declaraciones de la Alcaldesa Mayor, Claudia López, sobre los bicitaxis en Bogotá (finales de julio 2022), el debate sobre la regulación de estos vehículos en la capital se reabrió y sigue sin resolverse⁶⁹. El fenómeno del bicitaxismo en la ciudad no es un tema de hoy. Desde el año 1997, se viene presentando este modo alternativo de transporte público, cuyo origen se remonta a la implementación de las fases I y II de Transmilenio⁷⁰.

Cuentan algunos gremios de bicitaxistas que ante la insuficiencia del transporte público para atender las necesidades que demanda la ciudad, los bicitaxis han venido operando en diferentes localidades por más de veinte años, ofreciendo el servicio de transporte complementario en un radio de acción que no supera los dos (2) kilómetros desde la estación de origen⁷¹.

En tal sentido, operan *“de acuerdo con unas reglas básicas que los obligan a cubrir la ruta hasta el paradero principal, parquear en un costado de la calle y hacer fila, respetando el turno de llegada*

⁶⁹ <https://www.eltiempo.com/bogota/bicitaxis-en-bogota-por-que-siguen-sin-ser-regulados-690279>

⁷⁰ Véase Sentencia T-442 de 2013. Referencia: Expediente T-3.826.828. Acción de Tutela presentada por la Federación Nacional de Bicitaxis (FENALBIC), la Federación Nacional de Bicitaxistas de Colombia (FENABICOL), la Corporación Suroriental de Tricimovilidad y la Asociación de Propietarios de Bicitaxis de Suba (ASOPROBISUBA), en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad del Distrito de Bogotá y la Policía Metropolitana de Bogotá. Magistrado Ponente: JORGE IGNACIO PRETELT CHALJUB. Derechos fundamentales invocados: trabajo, mínimo vital, propiedad privada y libre empresa.

⁷¹ *Ibidem*.

de sus otros compañeros, rotaciones que garantizan a todos los asociados condiciones especiales de explotación de las rutas⁷²”.

La prestación de este servicio, encuentra justificación, porque sabemos que uno de los problemas de las grandes ciudades en cuanto a movilidad, es la “*última milla*” de los viajes realizados en cualquier medio de transporte público, dejando a la deriva un número considerable de tramos sin transporte, lo que obliga a la mayoría de personas a solucionar, por sí mismas o través de terceros, el acceso a su lugar de vivienda y/o trabajo⁷³.

2.1. El Impacto Social y Económico del Bicitaxismo.

Esta modalidad de transporte público ha adquirido peso y se ha consolidado en la ciudad, porque se ha convertido en una alternativa de empleo para grupos de población vulnerable.

Según los resultados del “**Estudio de Caracterización del Bicitaxismo en Bogotá (2019)**”⁷⁴, la población vinculada a la operación del bicitaxismo ha crecido en **55%** entre **2013** y **2019**. El **90%** de la población caracterizada tiene al bicitaxismo como única fuente de ingreso, el **52%** pertenece al estrato socioeconómico **2**, el **84%** no cotiza a pensión, mientras que el **37%** no tiene afiliación al Sistema de Salud, y de los **4.170** conductores, el **64%** son jefes de hogar.

La participación de mujeres en el bicitaxismo se incrementó en **59%** entre **2013** y **2019**; su principal rol es de propietarias y despachadoras, y el **16%** de las mujeres tienen alguna discapacidad. De la población caracterizada que tiene algún tipo de discapacidad, el **23%** son adultos mayores y hay **175** conductores con discapacidad, así⁷⁵:

- **63%** discapacidad física.
- **20%** discapacidad visual.
- **6%** discapacidad auditiva.
- **5%** discapacidad mental o psicosocial.

⁷² Véase Sentencia T-442 de 2013. Referencia: Expediente T-3.826.828. Acción de Tutela presentada por la Federación Nacional de Bicitaxis (FENALBIC), la Federación Nacional de Bicitaxistas de Colombia (FENABICOL), la Corporación Suroriental de Tricimovilidad y la Asociación de Propietarios de Bicitaxis de Suba (ASOPROBISUBA), en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad del Distrito de Bogotá y la Policía Metropolitana de Bogotá. Magistrado Ponente: JORGE IGNACIO PRETEL CHALJUB. Derechos fundamentales invocados: trabajo, mínimo vital, propiedad privada y libre empresa.

⁷³ Banco Mundial. Infraestructura de transporte en Colombia, 2008. Citado en el documento de trabajo de grado denominado “Beneficios Socio-Económicos y Ambientales de la Operatividad de los Bicitaxis en la Movilidad Sostenible de Bogotá”. Presentado por JHONATAN FABIÁN GUERRERO CEDIEL 711306. Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Ciencias Ambientales, Administración y Gestión Ambiental. Bogotá D.C. Mayo de 2012.

⁷⁴ Alcaldía Mayor de Bogotá. Julio 2019.

⁷⁵ Estudio de Caracterización del Bicitaxismo en Bogotá (2019). Alcaldía Mayor de Bogotá.

- 4% discapacidad cognitiva.
- 2% discapacidad múltiple.

De esta manera, se observa una alta vulnerabilidad social de las personas involucradas en la operación del bicitaxismo, ya que esta actividad, tal como se ha expuesto, se caracteriza como un oficio para personas que no acceden fácilmente al mercado de trabajo formal. Y esto se explica, por la difícil situación socio-económica padecida por miles de bogotanos en los últimos años.

A comienzos del nuevo siglo, por ejemplo, la situación económica en Bogotá no era la mejor. En el 2002 el 27% de la población era pobre, el 39% vulnerable y sólo el 30% era clase media⁷⁶. Para abril de 2012, según el DANE, la tasa de desempleo en Bogotá fue del 9.8%⁷⁷. Y si revisamos las cifras de la economía Bogotana del 2020, se observa que se presentó una contracción de -6,6%, debido a los efectos adversos de la pandemia del Covid-19, y a las restricciones de la actividad productiva⁷⁸.

La pandemia hizo que la capital del país se ubicara en 2020 en el nivel existente en 2017 en términos de PIB. Esto hizo que la pérdida neta de valor agregado para la economía bogotana en 2020, fuera cercana a los \$27.5 billones de pesos corrientes⁷⁹.

La tasa de desempleo en 2020, se ubicó en 18,2%, superior a la registrada en Colombia (15,9%)⁸⁰. En términos absolutos el número de desocupados en Bogotá, fue de 809.604⁸¹, y se registró un total de 3,3 millones de personas en situación de pobreza monetaria (41%), de los cuales 1,1 millones de personas estuvieron en pobreza extrema (13,2%)⁸².

Estos datos son considerablemente altos con los publicados en el año 2019, donde se reportaba una pobreza monetaria de 27,2% y una pobreza monetaria extrema de 4,2%⁸³.

Así las cosas, la incidencia de la pobreza monetaria y la pobreza extrema en la ciudad, han generado desequilibrios en el mercado laboral, lo que ha repercutido en un alto nivel de informalidad laboral por parte de los hogares para generar ingresos.

⁷⁶ Véase Bases del Plan. Plan Distrital de Desarrollo “*Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI*”.

⁷⁷ Véase trabajo de grado denominado “Beneficios Socio-Económicos y Ambientales de la Operatividad de los Bicitaxis en la Movilidad Sostenible de Bogotá”. Presentado por JHONATAN FABIÁN GUERRERO CEDIEL 711306. Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Ciencias Ambientales, Administración y Gestión Ambiental. Bogotá D.C. Mayo de 2012.

⁷⁸ Véase Exposición de Motivos del P.A. 265 de 2021 “*Por el cual se efectúan unas modificaciones en materia hacendaria para el rescate social y económico*”.

⁷⁹ Véase Principales efectos de las medidas tomadas a raíz de la pandemia por el COVID-19 en la economía bogotana. Secretaría Distrital de Planeación. Noviembre de 2021.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ Véase Principales efectos de las medidas tomadas a raíz de la pandemia por el COVID-19 en la economía bogotana. Secretaría Distrital de Planeación. Noviembre de 2021.

⁸² Véase Marco Territorial de Lucha contra la Pobreza Extrema para Bogotá D.C. 2020. Secretaría Distrital de Planeación.

⁸³ *Ibidem*.

Todas estas cifras alarmantes, lo que reflejan, es el estado de precariedad en las que se han encontrado y mantenido buena parte de la población capitalina. Desempleo y falta de oportunidades han sido la constante de un sector amplio de la ciudad, que ven en el bicitaxismo la única opción como fuente de ingreso para solventar sus necesidades básicas.

De ahí, que no debe sorprendernos ni parecernos extraño que haya surgido el bicitaxismo en la ciudad, que se mantenga y que cada día se consolide en el tiempo como una forma digna que tiene las poblaciones vulnerables para subsistir ante un panorama económico y social complejo e incierto, agravado por los estragos causados por la pandemia.

2.2. El bicitaxismo es actividad organizada y preferida por los usuarios.

A pesar de que esta modalidad de transporte es de tipo informal, los bicitaxis se han agremiado en asociaciones, distribuidas por sectores para auto-regular el servicio, los cuales operan de acuerdo a unas reglas básicas para cubrir las diferentes rutas de manera organizada⁸⁴.

Es importante indicar, que aunque el incremento de la cobertura del transporte público se ha consolidado en la ciudad, las condiciones de saturación del sistema ha conllevado un aumento en los tiempos de espera para el ciudadano.

Esta situación ha desencadenado como respuesta de los usuarios, una preferencia por este medio de transporte informal, ya que lo utilizan en muchos sectores de la ciudad: vías aledañas a las estaciones de Transmilenio, colegios, supermercados o puntos con gran afluencia peatonal.

El cubrimiento del servicio no se limita únicamente a las rutas preestablecidas, el bicitaxista puede recoger al usuario en cualquier lugar del sector y llevarlo hasta donde lo necesite (servicio puerta a puerta), haciendo uso de las vías locales y la malla vial intermedia que alimenta o conecta a los barrios.

De esta manera, la organización informal y la percepción de tiempo, economía, confort o la justificación por la carencia del servicio formal para cubrir los tramos iniciales o finales de sus viajes, han propiciado la utilización de este medio de transporte.

2.3. Experiencias internacionales⁸⁵.

⁸⁴ Véase Sentencia T-442 de 2013. Referencia: Expediente T-3.826.828. Acción de Tutela presentada por la Federación Nacional de Bicitaxis (FENALBIC), la Federación Nacional de Bicitaxistas de Colombia (FENABICOL), la Corporación Suroccidental de Tricimovilidad y la Asociación de Propietarios de Bicitaxis de Suba (ASOPROBISUBA), en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad del Distrito de Bogotá y la Policía Metropolitana de Bogotá. Magistrado Ponente: JORGE IGNACIO PRETEL CHALJUB. Derechos fundamentales invocados: trabajo, mínimo vital, propiedad privada y libre empresa.

⁸⁵ La información contenida en el presente acápite fue tomada de: PIPICANO LÓPEZ. Christian (2014). Integración de Sistemas BRT con Modos de Transporte No Motorizados “Bicitaxis” como Servicio de Alimentación. Estudio de Caso: Portal Américas, Patio Bonito y Biblioteca Tintal. Trabajo

Algunas experiencias internacionales nos permiten ratificar el bicitaxismo como una alternativa relevante de movilidad. Como muchos conocen, esta modalidad de transporte registra su aparición en Japón, como una forma popular de transporte, accionado bajo tracción humana y compuesto por un carro con capacidad para dos personas⁸⁶.

Hoy en día, este servicio de transporte ha tenido un fuerte crecimiento y se presta en diferentes ciudades del mundo como una alternativa de movilidad. El bicitaxismo funciona en muchas ciudades y países⁸⁷, convirtiéndose en uno de los medios preferidos para el traslado de personas y objetos, con el fin ahorrar tiempo, dinero, movilizarse sin problemas por la ciudad y amigable con el medio ambiente.

Al revisar diversas experiencias que han tenido ciudades del mundo en la implementación de los bicitaxis, se puede apreciar que en la mayoría de ellas el servicio surgió de manera espontánea en reacción a las problemáticas socio-económicas.

Existen además, gran cantidad de asociaciones que prestan servicios de bicitaxi en el mundo argumentando su capacidad de generar empleo. Pero dadas las precarias condiciones de operación, las entidades competentes observaron la necesidad de crear normatividades que reglamenten la explotación del espacio público, ya que no todos los espacios tienen la adecuación para el funcionamiento de los bicitaxis, bajo condiciones normales de seguridad vial, que garanticen la seguridad tanto del usuario como del operador del bicitaxi.

A continuación se resaltan dos ciudades específicas como referentes del bicitaxismo, que son:

- **La ciudad de Dhaka (Bangladesh)**⁸⁸ es considerada la capital del bicitaxismo, diariamente circulan aproximadamente por las calles y callejones 400.000 bicitaxis. Los bicitaxis son el

de Tesis presentado para optar por el título de Maestría en Ingeniería Civil – Énfasis en Transporte. Universidad de los Andes. GUERRERO CEDIEL, Jhonatan (2012). Beneficio Socioeconómicos y Ambientales de la Operatividad de los Bicitaxis en la Movilidad Sostenible de Bogotá. Trabajo de Tesis. Universidad Piloto de Colombia. Facultad de Ciencias Ambientales – Administración y Gestión Ambiental. SUÁREZ GARZÓN, María Isabel (2016). Bicitaxismo, “Nueva Alternativa de Trabajo que Ayuda al Medio Ambiente y la Movilidad en Bogotá”. Trabajo de grado para optar el título de Maestría en Derecho Público. Universidad Santo Tomás. Facultad de Derecho. Maestría en Derecho Público.

⁸⁶ Véase PIPICANO LÓPEZ. Christian (2014). Integración de Sistemas BRT con Modos de Transporte No Motorizados “Bicitaxis” como Servicio de Alimentación. Estudio de Caso: Portal Américas, Patio Bonito y Biblioteca Tintal. Trabajo de Tesis presentado para optar por el título de Maestría en Ingeniería Civil – Énfasis en Transporte. Universidad de los Andes.

⁸⁷ Londres, Nueva York, Copenhague, Budapest, Toronto, Sidney, Tokio, Beirut, Rijad, Filipinas, Singapur, Malasia, Indonesia, China, India e Indonesia, entre otros.

⁸⁸ Véase PIPICANO LÓPEZ. Christian (2014). Integración de Sistemas BRT con Modos de Transporte No Motorizados “Bicitaxis” como Servicio de Alimentación. Estudio de Caso: Portal Américas, Patio Bonito y Biblioteca Tintal. Trabajo de Tesis presentado para optar por el título de Maestría en Ingeniería Civil – Énfasis en Transporte. Universidad de los Andes.

único tipo de vehículo permitido en algunos sectores de la ciudad, dado que las calles son muy estrechas.

Los bicitaxis representan más de la mitad de los vehículos en Dhaka, realizan alrededor de 7 millones de viajes por día. Es una de las mayores fuentes de empleo ya que involucra además de los conductores, a los fabricantes, los talleres de mantenimiento, comerciantes y vendedores ambulantes que interactúan con este modo de transporte.

- **Y en Barcelona (España)**⁸⁹, los Trixis son triciclos de diseño futurista, silencioso y ecológico que recorren Barcelona por rutas y sitios turísticos diferentes. Están equipados con un motor eléctrico que le ayuda al conductor al pedalear.

Entre los años 1999 y 2003 se desarrollaron en Barcelona como promoción de la actividad “Transporte ecológico”. Se gestionaron ante las autoridades competentes los permisos de circulación, homologación de vehículos adecuados, publicidad, seguros y aspectos laborales, entre otros.

Inició como un proyecto piloto en el año 2003 denominado “La primera Temporada” con rutas de 8 kilómetros. Desde el año 2004 al 2008 se fueron ampliando gradualmente las rutas, el número de conductores, los mecánicos y se gestionó una nueva administración.

La meta objetivo consistió en movilizar para el año 2008 un rango de 50.000 a 60.000 pasajeros. Actualmente, la distribución porcentual de los usuarios está dada de la siguiente manera: 75% turistas (extranjeros y nacionales) y 25% pasajeros de Barcelona o provincia.

Con este sistema, la ciudad de Barcelona es un buen referente en cuanto al uso de medios de transporte con cero emisiones de carbono. Al ser un vehículo con pedaleo asistido ya homologado no tiene límites de circulación.

El esquema financiero establecido por los fundadores de este servicio consiste en otorgar por medio de la compañía a los conductores ciertos beneficios, tales como: el vehículo, la publicidad, el mantenimiento, los seguros, los permisos y los gastos administrativos. Por su parte, el conductor (Trixista) además de pagar el alquiler del vehículo, la seguridad social y los impuestos correspondientes, obtiene en contraprestación un salario 100% integral.

El vehículo incorpora un pequeño motor eléctrico que no sustituye nunca la acción de pedaleo del conductor. Pero sí le ayuda en momentos muy puntuales como el arranque, después de una frenada o al subir una pendiente. El accionamiento del motor es voluntario, con lo que el Trixi se puede conducir con y sin la ayuda del mismo. Al llegar a la velocidad de 11 km/h el motor se desconecta automáticamente.

⁸⁹ *Ibidem.*

De la experiencia internacional expuesta, una de las grandes reflexiones que podemos indicar de este fenómeno, es que va en crecimiento alrededor del mundo, como medio alternativo surgido a partir de la adaptación de bicicletas a otro tipo de estructuras.

2.4. La realidad del bicitaxismo en Bogotá.

El reclamo reiterativo del gremio de los bicitaxistas, es que a partir de las desafortunadas declaraciones de la Alcaldesa Mayor, han sido objeto de permanentes operativos realizados por la Secretaría de Movilidad y la Policía para sancionarlos.

Es una persecución que atenta contra su dignidad humana y con sus derechos fundamentales al mínimo vital y al trabajo. No se les ha dado ninguna alternativa de índole social, económica o productiva, todo lo contrario, han recibido humillaciones, hasta el punto de criminalizarlos sin consideración alguna, reforzando la sanción con el escarnio público.

Como ha quedado en evidencia, el bicitaxismo es una actividad que ha venido siendo ejercida desde hace más de veinte (20) años en la ciudad, y por la falta de regulación, y a la vez, de permisividad por parte de la Administración Distrital, ha generado en quienes la ejercen la sensación de estar actuando con su anuencia (confianza legítima).

Es por ello, que la Corte Constitucional ha considerado que el bicitaxismo como medio alternativo de transporte, caracterizado por la informalidad y por ser fuente de ingresos económicos para un número significativo de familias capitalinas, necesita con urgencia, no sólo la reglamentación para su operación sino una política pública que se encuentre acorde con los principios y valores constitucionales que protejan la dignidad humana y los derechos fundamentales al mínimo vital y al trabajo de las poblaciones vulnerables, en el marco del principio de la confianza legítima.

Por esta razón, el Alto Tribunal consideró pertinente exhortar tanto al Ministerio de Transporte como a la Alcaldía Mayor de Bogotá - Secretaría Distrital de Movilidad para que promueva la política y la regulación en la materia⁹⁰. Específicamente, la Sala Séptima de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, mediante Sentencia T-442 de 2013, resolvió:

- **“SEGUNDO. EXHORTAR** al Ministerio de Transporte para que, dentro del ámbito de sus competencias, promueva la implementación de medidas que en forma definitiva establezcan la forma y condiciones en que puedan o no operar los llamados bicitaxis, teniendo en cuenta los parámetros señalados en la sentencia C-981 de 2010. (Negrillas y resaltado por fuera del texto original)
- **TERCERO. EXHORTAR** a la Alcaldía Mayor de Bogotá –Secretaría de Movilidad para que, (...), proceda a diseñar la política a nivel local sobre el bicitaxismo, teniendo en cuenta los parámetros señalados en esta sentencia acerca del respeto al principio de

⁹⁰ Véase Sentencia T-442 de 2013.

confianza legítima y democrática y el derecho fundamental al trabajo de quienes ejercen tal actividad. (Negrillas y resaltado por fuera del texto original)

- **CUARTO. PREVENIR** a la Secretaría de Movilidad de Bogotá para que, en la elaboración de la política pública referida en el ordinal anterior: (i) garantice la participación de los potenciales afectados y (ii) las medidas a tomar mitiguen el impacto de sus derechos fundamentales, específicamente, al trabajo y al mínimo vital, observando ante todo el principio de confianza legítima. (Negrillas y resaltado por fuera del texto original)

Así las cosas, y conforme lo resuelto por la Corte Constitucional, se tiene a la fecha, que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3256 de 2018 “*Por la cual se reglamenta y autoriza la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna, aprovechando el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones, y se dictan otras disposiciones*”.

Y en lo que respecta a la exhortación realizada a la Administración Distrital (Alcaldía Mayor de Bogotá - Secretaría Distrital de Movilidad), hace falta diseñar la Política Pública de Bicitaxistas que garantice la participación ciudadana de los potenciales afectados y mitigue el impacto de los derechos fundamentales al trabajo y al mínimo vital de esta población, observando ante todo el principio de confianza legítima.

Las acciones y omisiones de la Administración Distrital frente al tema, contrarían el mandato constitucional que le impone el deber de adoptar medidas a favor de grupos marginados o discriminados, como son los bicitaxistas, a fin de lograr condiciones reales de igualdad y de dar cumplimiento a los deberes sociales del Estado.

2.5. Del Principio de la Confianza Legítima⁹¹.

La confianza legítima se deriva del ejercicio interpretativo hecho por la Corte Constitucional sobre los preceptos de seguridad jurídica (art. 1 y 2 C.P.), respeto del acto propio y buena fe⁹² (artículo 83 C.P.), partiendo de las relaciones complejas que surgen entre la administración y los

⁹¹ La información contenida en el presente acápite fue tomada de la Sentencia T-442 de 2013. Referencia: Expediente T-3.826.828. Acción de Tutela presentada por la Federación Nacional de Bicitaxis (FENALBIC), la Federación Nacional de Bicitaxistas de Colombia (FENABICOL), la Corporación Suroriental de Tricimovilidad y la Asociación de Propietarios de Bicitaxis de Suba (ASOPROBISUBA), en contra de la Secretaría Distrital de Movilidad del Distrito de Bogotá y la Policía Metropolitana de Bogotá. Magistrado Ponente: JORGE IGNACIO PRETELT CHALJUB. Derechos fundamentales invocados: trabajo, mínimo vital, propiedad privada y libre empresa.

⁹² Sobre el principio de buena fe, la Sentencia C-131 de 2004, M.P. Clara Inés Vargas Hernández señaló: “La buena fe incorpora el valor ético de la confianza y significa que el hombre cree y confía que una declaración de voluntad surtirá, en un caso concreto, sus efectos usuales, es decir, los mismos que ordinaria y normalmente ha producido en casos análogos. De igual manera, la buena fe orienta el ejercicio de las facultades discrecionales de la administración pública y ayuda a colmar las lagunas del sistema jurídico”. En Sentencia T-442 de 2013.

administrados⁹³. Esta Corporación en Sentencia C-478 de 1998, al hacer referencia a dicho principio, reseñó sus orígenes y principales características en las siguientes palabras⁹⁴:

“Este principio, que fue desarrollado por la jurisprudencia alemana, recogido por el Tribunal Europeo de Justicia en la sentencia del 13 de julio de 1965, y aceptado por doctrina jurídica muy autorizada, pretende proteger al administrado y al ciudadano frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades. Se trata entonces de situaciones en las cuales el administrado no tiene realmente un derecho adquirido, pues su posición jurídica es modificable por las autoridades. Sin embargo, si la persona tiene razones objetivas para confiar en la durabilidad de la regulación, y el cambio súbito de la misma altera de manera sensible su situación, entonces el principio de la confianza legítima la protege. En tales casos, en función de la buena fe (CP art. 83), el Estado debe proporcionar al afectado tiempo y medios que le permitan adaptarse a la nueva situación. Eso sucede, por ejemplo, cuando una autoridad decide súbitamente prohibir una actividad que antes se encontraba permitida, por cuanto en ese evento, es deber del Estado permitir que el afectado pueda enfrentar ese cambio de política.” (Subrayado en texto original).

En razón a lo anterior, la Corte ha considerado que deben cumplirse varios elementos para identificar que se está ante un escenario donde resulta aplicable el principio de confianza legítima⁹⁵:

*“El principio de confianza legítima, particularmente, se basa en tres presupuestos: (i) la necesidad de preservar de manera perentoria el interés público; (ii) una desestabilización cierta, razonable y evidente en la relación entre la administración y los administrados; y (iii) la necesidad de adoptar medidas por un período transitorio que adecuen la actual situación a la nueva realidad. De esta forma, el principio de buena fe, en su dimensión de confianza legítima, compele a las autoridades y a los particulares a conservar una coherencia en sus actuaciones, un respeto por los compromisos adquiridos y una garantía de estabilidad y durabilidad de la situación que objetivamente permita esperar el cumplimiento de las reglas propias del tráfico jurídico”*⁹⁶.

⁹³ Asimismo, la Corte Constitucional ha reseñado que “el principio de confianza legítima es una proyección del principio de buena fe que debe gobernar la relación entre las autoridades y los particulares y permite conciliar, en ocasiones, el interés general y los derechos de las personas”. (Sentencia T-075 de 2008, M.P. Manuel José Cepeda). En Sentencia T-442 de 2013.

⁹⁴ Véase Sentencia T-442 de 2013.

⁹⁵ Véase Sentencia T-442 de 2013.

⁹⁶ Corte Constitucional, Sentencia T-660 de 2000.

Ahora bien, como se manifestó, la confianza legítima es un principio que rige las relaciones entre la administración y las personas (naturales y jurídicas), dentro de las cuales, por supuesto, pueden presentarse todo tipo de hipótesis, dado el complejo aparato Estatal⁹⁷.

Una de estas manifestaciones tiene que ver con el ejercicio del derecho al trabajo a través de sus diferentes formas, siendo la más recurrente en la jurisprudencia constitucional la que tiene que ver con actividades económicas no reguladas. En concreto, esta Corte ha conocido en sede de revisión de acciones de tutela interpuesta por ciudadanos que alegan el desconocimiento de la confianza legítima por parte de la administración por expedir actos que pretenden acabar o modificar su diario ejercicio del comercio en espacios de uso público⁹⁸.

A continuación, se hará referencia a algunos casos resueltos por la Corte Constitucional⁹⁹:

- En la sentencia **T-053 de 2008**¹⁰⁰, la Corte estudió la situación de una comerciante, quien se vio afectada por el acto administrativo proferido por la Subsecretaría de Convivencia y Seguridad Ciudadana de Cali, mediante el cual ordenó la recuperación del espacio público que se destinaría a la implementación de las obras del nuevo sistema de transporte masivo de la ciudad, particularmente el retiro del quiosco propiedad de la actora, por no contar con el respectivo permiso de la administración municipal.

La respectiva Sala consideró que la decisión adoptada por la administración municipal desconoció *“abiertamente el principio de confianza legítima del que es titular la accionante y, de contera, vulnera sus derechos fundamentales al trabajo y al mínimo vital”*. Allí se evidenció que la accionante llevaba ocupando el espacio hace más de 22 años, manifestación que no fue controvertida por la Subsecretaría de Convivencia y Seguridad Ciudadana de Cali. Así las cosas, la Corte consideró que, como quiera que la entidad demandada no adoptó alguna medida alternativa para la preservación del principio de confianza legítima y la salvaguarda de los derechos fundamentales de la actora y de su núcleo familiar, el acto administrativo de desalojo lesionó desproporcionadamente sus intereses y constituyó una medida regresiva.

Finalmente, la Sala Cuarta de Revisión tuteló los derechos fundamentales invocados por la accionante y le ordenó que en un término 48 horas estableciera ***“un plan contentivo de medidas adecuadas, necesarias y suficientes para reubicar a la accionante”***.

⁹⁷ Véase Sentencia T-442 de 2013.

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ M.P. Rodrigo Escobar Gil.

- En otra oportunidad, centrada más en la protección del espacio público, la Corte Constitucional en la sentencia **T-1098 de 2008**¹⁰¹ estudió el caso de la señora Rosa Elena Higuera, quien se encontraba ocupando de hecho una vía pública en la ciudad de Ibagué. En ese caso, la administración municipal inició el proceso policivo y posteriormente llevó a cabo la diligencia de restitución del espacio público, en el que la accionante solicitó un plazo adicional que no fue aceptado. Allí, el desalojo se llevó a cabo, por lo que en principio, la acción de tutela parecía ineficaz pues estaba destinada a evitar que esto ocurriera. No obstante, ante la situación particular de la accionante y sus evidentes condiciones de vulnerabilidad, la respectiva Sala determinó que¹⁰²:

*“(...) el Estado tiene la obligación constitucional de velar por la protección de la (sic) integral del espacio público, a fin de garantizar el acceso a todos los ciudadanos al goce y utilización común de tales espacios colectivos, **la administración debe propender porque la preservación del interés colectivo no obligue a los administrados que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta, atendiendo a sus condiciones físicas y económicas, a soportar una carga indebida y desproporcionada.** En este sentido, las medidas de desalojo del espacio público deben estar precedidos por un cuidadoso estudio y evaluación de las condiciones y características de la realidad social de cada caso particular.”*

En este sentido, la Corte concluyó que las autoridades encargadas de preservar el interés general deben procurar que en su actuar se minimice el daño que eventualmente se pueda ocasionar a las personas afectadas con el desalojo, ante lo cual pueden acudir a programas “de atención a la población que se encuentre en situación de desplazamiento masivo, pobreza, indigencia, entre otros factores característicos de este grupo vulnerable, que se ven obligados a utilizar el espacio público, ya sea para desarrollar actividades comerciales o establecer su vivienda.”

De la anterior jurisprudencia, puede advertirse que la Corte Constitucional ha entendido que **la forma adecuada de preservar el interés general no es a través de actos lesivos del principio de confianza legítima de los administrados, de forma tal que no puede castigárseles por ejercer actividades económicas con las que además se garantizan la subsistencia y el mínimo vital.** No es una culpa atribuible a ellos cuando quiera que por acción u omisión (en la mayoría de casos por esto último) la administración ha permitido dichas situaciones, que por mucho tiempo, creó en ellos expectativas favorables que no pueden ser eliminadas súbitamente¹⁰³.

Finalmente, cabe anotar que cualquier acto que pretenda modificar la expectativa creada en los administrados, debe tener en cuenta los siguientes criterios con el fin de garantizar el principio de

¹⁰¹ M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

¹⁰² Véase Sentencia T-442 de 2013.

¹⁰³ Véase Sentencia T-442 de 2013.

confianza legítima: (i) la medida de protección no equivale a indemnización ni a reparación y (ii) debe brindarse el tiempo y medio necesarios para que pueda reequilibrar su posición o se adapte a la nueva situación¹⁰⁴.

Por esta razón, es que se presenta el Proyecto de Acuerdo que tiene como objeto dictar los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas, para que en el marco del principio de la confianza legítima se garanticen los derechos fundamentales a la dignidad humana, al mínimo vital y al trabajo de esta población vulnerable.

Adicionalmente, lo que se busca con la iniciativa es proteger a los bicitaxistas de los cambios bruscos e intempestivos que pueda implementar las autoridades distritales en menoscabo de sus derechos humanos fundamentales, por la falta de regulación del Distrito en la materia.

Ahora es pertinente y fundamental referirnos a la competencia del Concejo de Bogotá para dictar lineamientos de Política Pública. Por ello, se trae como referencia el contenido del siguiente concepto de la Administración¹⁰⁵:

“En el ámbito distrital, el Concejo de Bogotá como máxima autoridad del Distrito Capital, tiene la facultad para facilitar las condiciones jurídicas, políticas e institucionales para la implementación y puesta en marcha de las políticas públicas. Es por ello que, dicta lineamientos de política pública, que determinan el conjunto de directrices para la elaboración y construcción de una política pública, señala el objeto, los principios, los objetivos y los componentes.

El Alcalde Mayor al dictar las políticas públicas determina el conjunto coherente de estrategias, metas y planes de acción para la materialización de los derechos que el Estado y la Sociedad Civil conciben, definen y acuerdan y las entidades encargadas de implementarla”.

3. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD.

La presente iniciativa encuentra pleno respaldo en la Constitución Política y en el ordenamiento legal, por lo que es clara su viabilidad jurídica, con base en el análisis que se realiza a continuación.

CONSTITUCIONALIDAD

Los artículos 1º, 2º y 5º de la Constitución Política definen el modelo de Estado como social de derecho fundado en el interés general, la solidaridad, el trabajo y la dignidad humana, que impone a las autoridades públicas en el marco de sus competencias estructurar un sistema de actuación que responda a estos principios con los que Colombia apuesta a organizarse para la

¹⁰⁴ Véase Sentencia T-438 del 17 de septiembre de 1996. MP. Alejandro Martínez Caballero. En Sentencia T-442 de 2013.

¹⁰⁵ Concepto Unificador de Doctrina N° 05 de 2011 de la Subdirección Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos de la Dirección Jurídica Distrital de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor. Diciembre 30 de 2011. En <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45476&dt=S>

convivencia pacífica y la prosperidad colectiva y de las personas, las familias, y las comunidades en general.

De conformidad con estos postulados, el poder del Estado se justifica para el cumplimiento de unos fines esenciales, siendo el primero de ellos el de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Es importante resaltar que el concepto de derechos fundamentales protegidos por la Constitución Política, y que son vinculantes como obligaciones para los poderes públicos, es amplio, integral y abierto porque responde a la noción pluralista y garantista de lo que es inherente a la persona o lo que representa para la dignidad humana, de conformidad con lo previsto en los artículos 1º, 93 incisos 1º y 2º y 94.

El artículo 209 de la Constitución Política dispone que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, con fundamento en los principios de igualdad, eficacia, economía, eficiencia, equidad y desarrollo sostenible.

Por su parte el artículo 13 de la Constitución erige a la igualdad material como uno de sus pilares, entendida como el deber y el mandato para el Estado de promover *“las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados”* y de proteger *“especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta (...)”*.

En desarrollo de este principio, derecho y mandato de igualdad material, la Constitución focaliza y prioriza los derechos constitucionales de grupos poblacionales específicos, con garantías de igualdad y no discriminación, así como a través de los tratos diferenciados que requieren para el ejercicio de sus libertades y derechos.

Estos son los derechos de la mujer, la mujer en embarazo o lactante, y el mandato de que *“El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia”* (C.P. artículo 43); de los niños cuyos derechos se declaran fundamentales así como prevalentes *“sobre los derechos de los demás”* (C.P. artículo 44); de los adolescentes a la protección y a la formación integral y de los jóvenes a participar en la gestión pública y privada encargada de la protección, educación y progreso de la juventud (C.P. artículo 45.); de las personas de la tercera edad y a las personas en situación de discapacidad para la asistencia, protección, rehabilitación, integración social (C.P. artículos 46 y 47).

Y el artículo 366 de la Constitución Política robustece el mandato de igualdad material al definir como fines sociales del Estado, el *“bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población”* y el señalamiento como “objetivo fundamental” de su actividad, *“la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.”*

Por último, es importante indicar que la **Corte Constitucional** sustentada en los principios constitucionales de garantía del interés general y democrático, ha indicado en su jurisprudencia que todas las medidas y decisiones de la Administración deben involucrar a las personas que les afectan, garantizando la protección de los derechos fundamentales de los grupos vulnerables y asegurando su plena participación en los proyectos que puedan impactar las diversas formas de existencia¹⁰⁶.

También es imperativo resaltar las Sentencias C-981 de 2010 y T-442 de 2013 como referentes de la presente iniciativa.

LEGALIDAD

El literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establece que "*Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas...*".

Los numerales 1 y 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, señalan que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Asimismo, disponen que corresponde a las autoridades competentes diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, "*racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda*".

El artículo 8 de la Ley 336 de 1996, manifiesta que bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

El numeral 8 del artículo 2 de la Ley 1341 de 2009 estableció que las entidades públicas deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar el máximo aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el desarrollo de sus funciones, con el fin de lograr la prestación de servicios eficientes a los ciudadanos.

El artículo 204 de la Ley 1753 de 2015 establece que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias tales como tricimóviles y reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de estos a los Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM, Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.

¹⁰⁶ Sentencia T-244 de 2012, M.P. Jorge Ignacio PreteltChaljub. En Sentencia T-442 de 2013.

Finalmente se encuentra la Resolución N° 3256 de 2018¹⁰⁷ del Ministerio de Transporte que reglamenta y autoriza la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

De conformidad con el Decreto Ley 1421 de 1993, los numerales 1, 7 y 25 del artículo 12, establece como atribuciones del Concejo las siguientes:

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

(...)

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

5. IMPACTO FISCAL.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° de la ley 819 de 2003, la iniciativa no genera impacto fiscal, razón por la cual, su trámite no encuentra impedimento derivado de sus efectos fiscales.

Es importante resaltar, que la Honorable Corte Constitucional en su jurisprudencia ha dejado claro, que tratándose del análisis del impacto fiscal de las normas, las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 no debe convertirse en barreras insalvables en el ejercicio de la función normativa, ni crear un poder de veto administrativo en cabeza del Secretario de Hacienda al pretender exigir exegéticamente el cumplimiento de su contenido como un requisito indispensable de trámite, porque se estaría reduciendo desproporcionadamente la capacidad de iniciativa normativa de las Corporaciones Públicas.

Lo anterior encuentra sustento en la Sentencia C- 911 de 2007, cuando indica que el impacto fiscal de las leyes no puede convertirse en óbice para que el Congreso de la República ejerza su función legislativa. En su sentido literal la Corte Constitucional señala:

“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”.

¹⁰⁷ *“Por la cual se reglamenta y autoriza la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna, aprovechando el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones, y se dictan otras disposiciones”*

“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”.

Y esta interpretación se hace extensiva a toda Corporación Pública del orden territorial, sea Concejo o Asamblea, dado que el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 versa sobre el **“Análisis del Impacto Fiscal de las Normas”**, específicamente relacionados con Proyectos de Ley, Ordenanzas o Acuerdos.

Así las cosas y con fundamento en los argumentos expuestos, colocamos a consideración del Honorable Concejo de Bogotá la presente iniciativa.

MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO N° 631 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE BICITAXISTAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.,

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las conferidas por los artículos 322 y 323 de la Constitución Política y los numerales 1 y 25 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA

ARTÍCULO 1º. OBJETO. Dictar los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas, con el fin de procurar, en el marco del principio de confianza legítima, los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital y al trabajo de las personas que se dedican voluntariamente a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido u otra modalidad.

ARTÍCULO 2º. ENFOQUES. La Política Pública Distrital de Bicitaxistas podrá formularse teniendo en cuenta los siguientes enfoques:

- a. Enfoque de Derechos.** Igualdad real y efectiva de los derechos de los bicitaxistas y, garantía de restablecimiento y reparación de derechos en los casos de vulneración.
- b. Enfoque Diferencial.** Acciones afirmativas que transformen las desigualdades que impiden el ejercicio pleno de los derechos fundamentales de los bicitaxistas por razones culturales, étnicas, socioeconómicas, geográficas, religiosas, entre otras.
- c. Enfoque de Género.** Eliminar las barreras que producen discriminación y desigualdad de género en la población de bicitaxistas, con especial énfasis en las mujeres con jefatura de hogar, adultas mayores, con discapacidad, entre otras.
- d. Enfoque territorial.** Criterios objetivos de la organización y de la estructura espacial del Distrito que permita establecer las dinámicas propias de cada localidad donde se involucre al bicitaxismo, para establecer las zonas de actividad y proyectar soluciones.
- e. Enfoque Ambiental.** Establecer criterios accesibles y sostenibles de movilidad en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido u otra modalidad.

ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS. La formulación de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas deberá orientarse por los siguientes principios universales que la caracterizan:

- a. Dignidad Humana.** Garantizar, proteger y respetar la dignidad humana de los bicitaxistas.
- b. Buena Fe.** Se presume la buena fe en la labor que realizan los bicitaxistas, no pueden ser considerados como ilegales, ni pueden ser estigmatizados o criminalizados por la actividad u oficio que ejercen informalmente.
- c. Participación.** Garantizar la participación real y efectiva (con incidencia) de los ciudadanos, de las organizaciones de bicitaxistas y demás actores en el proceso de la formulación de la política pública.
- d. Información veraz.** Investigación y estudio de caracterización de la situación socioeconómica de los bicitaxistas que evidencie las condiciones y necesidades de esta población.
- e. Planificación y Seguimiento.** Uso de una plataforma tecnológica que permita la gestión, el control de la operación del servicio y la interacción de manera digital de los actores que intervienen en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles con pedaleo asistido u otra modalidad de conformidad con el artículo 4 de la Resolución 3256 del 03 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte, y las normas que la modifiquen o sustituya.
- f. Responsabilidad.** Responsabilidad compartida, acordada y concertada con las organizaciones de bicitaxistas, población de bicitaxistas y los demás actores de la ciudad (academia, sector privado, entre otras), incentivando y generando acceso a elementos de formalización.
- g. Equidad.** Reconocer la heterogeneidad y diversidad de esta población en términos de género, edad, nivel de formación educativa, estado de salud, ingresos y condiciones de vulnerabilidad social para establecer programas y tratamientos diferenciales con especial consideración de aquellos ciudadanos que gozan de especial protección constitucional como madres cabezas de hogar, grupos étnicos, personas con discapacidad y adultos mayores.
- h. Igualdad real y efectiva.** Los bicitaxistas recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación.
- i. Atención Diferenciada.** Se garantizará la atención diferenciada de bicitaxistas especialmente vulnerables o en riesgo de fragilidad social o pobreza.

- j. Confianza legítima.** El Distrito tiene el deber de no alterar súbitamente las reglas de juego que regulan las relaciones con los bicitaxistas en el ejercicio de su ocupación u oficio. Todas las acciones adelantadas por la Administración en el marco de esta actividad (bicitaxismo) deberán ser concertadas previamente en espacios técnicos y ampliados con garantía de participación, concertación y veeduría ciudadana por parte de los bicitaxistas.

ARTÍCULO 4º. FINES. La Política Pública Distrital de Bicitaxistas tendrá como fines los siguientes:

- a.** Garantizar la protección, promoción y ejercicio efectivo de los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital, al trabajo, a la convivencia y en general a los derechos económicos, sociales y culturales (DESC).
- b.** Promover el acceso a programas sociales de vivienda digna, salud, educación, formación para el trabajo, educación financiera, recursos para fomentar el emprendimiento, economía popular, social, solidaria y comunitaria, mecanismos de acceso al Sistema de Seguridad Social y esquemas de protección para la vejez.
- c.** Establecer en forma concertada con las organizaciones de bicitaxistas mecanismos y estrategias para garantizar sus derechos en condiciones de equidad y disminuir el riesgo de vulneración de sus derechos, eliminando toda estigmatización, persecución y violencia por el uso del espacio público en el Distrito Capital.
- d.** Promover el derecho fundamental al trabajo de los bicitaxistas en condiciones dignas de conformidad con la Constitución Política y la jurisprudencia de la Corte Constitucional, así como las medidas adicionales y complementarias pertinentes.
- e.** Desarrollar acciones afirmativas para la inclusión con equidad de los bicitaxistas.
- f.** Superar la condición de vulnerabilidad de los bicitaxistas, con especial énfasis en las mujeres o personas con jefatura de hogar, los jóvenes, los migrantes, los adultos mayores, las personas con discapacidad, las víctimas del conflicto armado, las personas que utiliza el bicitaxismo como medio de resocialización y demás personas que tengan una condición de vulnerabilidad manifiesta.

ARTÍCULO 5º. LINEAMIENTOS. La política pública distrital de bicitaxistas deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

- a.** Diseñar un plan específico que garantice de manera progresiva el goce efectivo de los derechos fundamentales de los bicitaxistas, con un cronograma de actividades para su ejecución que responda a sus necesidades, permita ser ejecutado en un tiempo determinado, sin que ese lapso se torne en irrazonable ni indefinido y garantice una verdadera participación democrática en todas las etapas de su elaboración.

- b. Implementar acciones que fortalezcan la caracterización e identificación con enfoques diferenciales de todos los bicitaxistas del Distrito Capital. Dicho registro se actualizará de forma periódica.
- c. Diseñar e implementar programas y proyectos encaminados a garantizar a la población de bicitaxistas el acceso al trabajo, al mínimo vital y el derecho a una vida en condiciones dignas, fomentando la empleabilidad formal para los bicitaxistas.
- d. Diseñar, financiar e implementar programas y proyectos encaminados a promover la inclusión económica, productiva, laboral y social, con el fin de mejorar las condiciones de vida de los bicitaxistas y su núcleo familiar, garantizando espacios de participación, concertación y veeduría.
- e. Fomentar el acceso a las fuentes de financiación para emprendimientos de aquellos bicitaxistas que así lo decidan, y que cumplan criterios de rentabilidad, crecimiento y sostenibilidad.
- f. Crear el Sistema de Registro e Inscripción de bicitaxistas en el espacio público y armonizarlo con el que dispongan las entidades del orden nacional competentes que permita el acceso a la oferta de servicios de las políticas públicas como acción afirmativa para la población de bicitaxistas en Bogotá, atendiendo a las difíciles condiciones socioeconómicas generadas por la pandemia del COVID-19.
- g. Identificar las necesidades de la población migrante que hace parte de la población de bicitaxistas en Bogotá.
- h. La Administración Distrital en el marco de las competencias de cada entidad debe garantizar el derecho fundamental al debido proceso y el deber constitucional de garantizar el mínimo vital y el principio de confianza legítima en los operativos y planes de recuperación del espacio público que se adelanten.
- i. Adoptar medidas tendientes a fortalecer las organizaciones, movimientos y colectivos de base comunitaria de bicitaxistas, para promover el diálogo social y democrático entre la Administración Distrital y bicitaxistas en garantía del derecho de libre asociación.
- j. Se propenderá por formular programas y estrategias orientadas a promover el acceso de sus vehículos con la tecnología requerida para operar conforme las directrices contenidas en la Resolución 3256 del 03 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte y las normas que la modifiquen o sustituya.

ARTÍCULO 6º. PROGRAMAS SOCIALES. La Administración Distrital promoverá programas sociales para la protección de aquellas personas que ejercen la actividad del bicitaxismo y sus hogares que cumpla con los requisitos establecidos en la Resolución N° 509 del 20 de abril

de 2021 de la Secretaría Distrital de Integración Social y las disposiciones normativas que la modifiquen o sustituya.

ARTÍCULO 7º. PLAZO. Para el diseño y adopción de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas, la Administración Distrital actuará en un plazo máximo de 24 meses, después de aprobado el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 8. RESPONSABLES Y COMPETENTES. Corresponde a la Administración Distrital, en cabeza de los Sectores de Movilidad, Gobierno, y Seguridad, Convivencia y Justicia en coordinación con la Secretaría Distrital de Integración Social, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y las demás entidades del Distrito responsables, corresponsables y competentes en la formulación y socialización de la Política Pública Distrital de Bicitaxistas.

ARTÍCULO 9. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 632 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ORDENA IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA QUE PERMITA PROMOVER ZONAS AMIGABLES, DE DESCANSO Y SEGURAS DE SERVICIOS PARA ANIMALES DOMÉSTICOS, DE ASISTENCIA Y DE SOPORTE EMOCIONAL EN LOS ESPACIOS CON ALTA AFLUENCIA DE PÚBLICO EN EL DISTRITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO.

Ordenar el diseño e implementación de una estrategia que permita promover zonas amigables, de descanso y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en los espacios con alta afluencia de público en el Distrito.

2. CONTEXTO.

La tenencia de animales domésticos representa amplios beneficios, ya que tienen una influencia positiva en el bienestar y la salud de los seres humanos en aspectos como el psicológico, fisiológico, terapéutico y psicosocial, en tanto pueden ser facilitadores de terapia asistida motivacional y física de numerosas enfermedades; su presencia reduce el estrés de los propietarios, son un soporte psicológico al reducir la sensación de soledad¹⁰⁸.

A pesar de los notables beneficios que tiene contar con un animal o de soporte emocional, aún los propietarios de estos se enfrentan a dificultades para transitar y permanecer en espacios públicos, dado que la infraestructura generalmente no es adecuada para garantizar el bienestar de los animales domésticos y sus propietarios.

¹⁰⁸ Gómez G, Leonardo F, Atehortua H, Camilo G, Orozco P, Sonia C. (2007). La influencia de las mascotas en la vida humana. Revista Colombiana de Ciencias Pecuarias, 20(3), 377-386. Retrieved August 09, 2021, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-06902007000300016&lng=en&tlng=es.

A nivel distrital y nacional no existen censos sobre la población de animales domésticos y animales con cuidador¹⁰⁹ (mascotas) y de soporte emocional¹¹⁰. Sin embargo, el Distrito cuenta con el estimativo de dinámica poblacional canina y felina realizado durante el año 2012, a través del Convenio de Cooperación técnica No. 485 de 2010 entre el Ministerio de Salud y Protección Social, la Organización Panamericana de la Salud y las Empresas Sociales del Estado, y que ha sido actualizado anualmente por parte de la Secretaría Distrital de Salud, reportando para el año 2019 un estimativo de 1.210.820 ejemplares, de los cuales el 89,5% corresponde a perros, frente al 10,5% a gatos¹¹¹.

Adicionalmente la Secretaría Distrital de Salud estima que el 10% de esta población deambulan libremente por la ciudad, como resultado del manejo y la tenencia inadecuada de los animales domésticos y animales de compañía por parte de la ciudadanía. Es por ello, que, desde abril del año 2021, el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal adelanta el censo de perros callejeros de Bogotá¹¹².

Ahora bien, teniendo en cuenta que la dimensión de la población de animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional ha venido aumentando en los últimos años, es de gran

¹⁰⁹ Este término hace referencia a las usualmente denominadas mascotas o animales de compañía; “estos se definen como aquellos que se encuentran bajo control humano, vinculados a un hogar, compartiendo intimidad y proximidad con sus cuidadores, y recibiendo un tratamiento especial de cariño, cuidados y atención que garantizan su salud (Bovisio et al., 2004; Savishinsky, 1985). En los últimos años, diversos profesionales ligados a la medicina veterinaria, bienestar animal e interacción humano-animal, han promovido la utilización del término ‘animal de compañía’ antes que ‘mascota’, para connotar el vínculo psicológico y la relación mutua. De manera similar ven a los dueños de estos animales como compañeros humanos, cuidadores o custodios, aunque se reconozca que las mascotas pueden pertenecer legalmente a sus custodios (Faver & Cavazos, 2008; Herzog, 2012; Walsh, 2009)” (Videla & Olarte, 2016, p. 2). Videla, M. D., & Olarte, M. A. (2016). Animales de compañía, personalidad humana y los beneficios percibidos por los custodios. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 8(2), 1–21. <https://doi.org/10.5872/psiencia/8.2.21>

¹¹⁰ Según la seccional de Derechos de las personas en situación de discapacidad de la División de Derechos Civiles del Departamento de Justicia de Estados Unidos los animales de soporte emocional no clasifican como animales de servicio dado que no han sido capacitados para realizar un trabajo o tarea específica de apoyo a una persona en situación de discapacidad. Los animales de soporte emocional son aquellos que pueden proporcionar un beneficio emocional y terapéutico a quienes padecen problemas emocionales, ansiedad o problemas psiquiátricos, pero no tienen entrenamiento especial y no están restringidos a una especie única. En Estados Unidos es necesario certificar este tipo de animales a través de una autorización de un consejero de salud mental con licencia que indique que la persona tiene una afección y que el animal brinda apoyo emocional.

¹¹¹ Ministerio de Salud y Protección Social (2019). Cobertura de Vacunación Antirrábica de Perros y Gatos por Departamentos y Distritos 2019. Bogotá: Ministerio de Salud y Protección Social. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SA/cobertura-vacunacion-antirrabica-departamento-2019.pdf>

¹¹² Instituto de Protección Animal (2021). Instituto de Protección Animal adelanta censo de perros de calle en Bogotá. Recuperado de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/ambiente/instituto-de-proteccion-animal-adelanta-censo-de-perros-de-calle#:~:text=El%20Instituto%20Distrital%20de%20Protecci%C3%B3n,determinar%20su%20nivel%20de%20bienestar>.

importancia diseñar e implementar medidas para la protección y el bienestar animal mientras permanecen en el espacio público con alta afluencia de personas.

Es de vital importancia promover una tenencia responsable de los animales domésticos, a través de iniciativas que faciliten y brinden apoyo a los propietarios en sus diferentes actividades. Por esta razón, es que en la presente iniciativa se propone **zonas amigables, de descanso y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en los espacios con alta afluencia de público en el Distrito.**

Hay que precisar que en el país actualmente no existen proyectos o disposiciones normativas similares, pero a nivel internacional es una práctica cada vez más reconocida. En tal virtud, se procede a continuación a resaltar estas experiencias internacionales.

3. EXPERIENCIA INTERNACIONAL.

Tal como se ha anotado, en el ámbito internacional ya existen zonas exclusivas de servicios consistentes en salas de espera, baños para mascotas y espacios para el descanso de animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en espacios públicos con alta afluencia de personas.

En Estados Unidos existe la figura “*Service Animal Relief Areas SARA*” (Áreas de Descanso para Animales de Servicio) en 113 aeropuertos (Ver Tabla 1), reguladas por la Administración Federal de Aviación en cumplimiento de las disposiciones legales sobre el acceso de personas en situación de discapacidad juntos a sus animales de servicio, así como mejorar el servicio para personas y sus animales domésticos, dado el crecimiento del segmento de pasajeros.

Tabla 1. Número de Aeropuertos con Service Animal Relief Areas SARA según estados en Estados Unidos de América.

ESTADO	NO. AEROPUERTOS	ESTADO	NO. AEROPUERTOS
ALABAMA	4	MISSOURI	4
ALASKA	5	MONTANA	6
ARIZONA	2	NEBRASKA	2
ARKANSAS	2	NEVADA	2
CALIFORNIA	18	NEW HAMPSHIRE	1
COLORADO	3	NEW JERSEY	1
CONNECTICUT	1	NEW MEXICO	3
FLORIDA	11	NEW YORK	7
GEORGIA	2	NORTH CAROLINA	5
HAWAII	4	NORTH DAKOTA	2
IDAHO	2	OHIO	6
ILLINOIS	2	OKLAHOMA	2

INDIANA	1	OREGON	4
IOWA	2	PENNSYLVANIA	3
KANSAS	1	RHODE ISLAND	1
KENTUCKY	2	SOUTH CAROLINA	4
LOUISIANA	3	SOUTH DAKOTA	1
MAINE	2	TENNESSEE	4
MARYLAND	1	TEXAS	13
MASSACHUSETTS	1	UTAH	1
MICHIGAN	4	VERMONT	1
MINNESOTA	2	VIRGINIA	10
MISSISSIPPI	1	WEST VIRGINIA	4

Elaboración propia según datos del USA Service Dog Registration (2021)¹¹³

La Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos en desarrollo de las regulaciones federales de accesibilidad que implementan la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 ADA (por sus siglas en inglés); la Ley de Acceso de Transportistas Aéreos de 1986 según enmienda ACAA (por sus siglas en inglés); la Ley de Rehabilitación de 1973 enmienda RA (por sus siglas en inglés); y la Ley de Barreras Arquitectónicas de 1968 enmienda ABA (por sus siglas en inglés) sobre accesibilidad arquitectónica; estableció mediante Circular de Asesoramiento AC (por sus siglas en inglés) No. 150/5360-14A sobre Acceso a aeropuertos para personas con discapacidad, las Directrices para las SARA.

De acuerdo con la AC¹¹⁴ los aeropuertos con más de 10.000 embarques anuales que reciben fondos federales deben establecer al menos una SARA en una zona pública estéril¹¹⁵ en cada terminal, accesible por medio de silla de ruedas, destinada a animales domésticos y de servicio que acompañan a pasajeros que salen, conectan o llegan a los aeropuertos. Esta normativa implica que un pasajero con un animal de servicio no debe viajar distancias excesivas para llegar a una SARA, así como para acceder a esta desde los puntos de control de seguridad del Aeropuerto.

Entre las características de estos espacios está que, si bien, no tienen un tamaño mínimo deben proporcionar un espacio adecuado para acomodar a una persona en silla de ruedas que maneja un

¹¹³ USA Service Dog Registration (2021). Airport Relief Areas for your Service Animal. Recuperado de <https://usaservicedogregistration.com/airport-relief-areas-service-animal/>

¹¹⁴ Federal Aviation Administration (2017). 150/5360-14A - Access to Airports by Individuals with Disabilities. Recuperado de https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/150-5360-14A.pdf

¹¹⁵ Según la Aeronáutica Civil una Zona Estéril se refiere al espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, cuyo acceso está estrictamente controlado.

animal de servicio asegurado con una correa de 5 pies y en lugares muy concurridos el área debe permitir acomodar a más de un animal de servicio a la vez. En las SARAS se debe propiciar un ambiente favorable para los animales domésticos, contemplando aspectos como el olor (uso de soluciones de limpieza no tóxicas y de bajo olor que eviten que los perros realicen sus necesidades) y la presencia de accesorios tridimensionales para estimular la micción de los perros machos. Adicionalmente la SARA debe tener bolsas desechables para los desechos animales domésticos, recipiente de basura y una adecuada señalización del área, así como su ubicación dentro de los mapas de localización del aeropuerto e instrucciones de uso accesible para las personas con capacidades diferenciales de visión y/o audición ⁷.

En la práctica varios aeropuertos estadounidenses además de las medidas establecidas en la AC, han incorporado otros factores que mejoran la experiencia del usuario, dando mayor relevancia a aspectos como las puertas de acceso, el establecimiento de superficies duales (superficies duras y pasto o imitaciones), personalización de accesorios tridimensionales, suministro de agua para facilitar la limpieza y mantenimiento, espacios bien ventilados y botones para solicitar servicios de limpieza u otros relacionados¹¹⁶ (Transportation Research Board, 2015)⁷.

Es importante aclarar que, si bien, la iniciativa SARA se enfoca principalmente en animales de servicio (que no están contemplados en este proyecto de acuerdo) el uso de estas áreas no es exclusivo para ese tipo de animales, sino que se extiende a los animales domésticos, de asistencia, de apoyo emocional y de compañía, que son autorizados a viajar por las terminales aéreas de los Estados Unidos.

¹¹⁶ Transportation Research Board (2015). Issues Related to Accommodating Animals Traveling Through Airports A Synthesis of Airport Practice. Washington: Airport Cooperative Research Program. Recuperado de https://crp.trb.org/acrpwebresource2/wp-content/themes/acrp-child/documents/088/original/ACRP_64_Issues_Related_to_Accommodating_Animals_Traveling_Through_Airports.pdf



Miami International Airport is adding four new indoor pet relief areas across its terminals to cater to travelers with service animals. Now service animals and other traveling pets will no longer have to exit and re-enter security to take a bathroom break. - Original Credit: courtesy - Original Source: Miami-Dade Aviation Department (Miami-Dade Aviation Department / Courtesy)¹¹⁷

Otra experiencia conocida a nivel internacional, que no hace parte de un proyecto del Gobierno Federal para garantizar los derechos de las personas en situación de discapacidad, sino que se trata de una iniciativa privada para atraer a los propietarios de animales domésticos (que es un segmento de mercado en crecimiento) es el Frankfurt Animal Lounge de la aerolínea Lufthansa Cargo, se trata de la estación de animales domésticos más moderna del mundo, mide 4.000 m², presta atención 24 horas al día, 7 días a la semana para la manipulación de animales domésticos y servicios veterinarios; aislamiento visual y acústico, piso de asfalto resistente, 42 puestos de animales grandes, 39 espacios para perros, 3 zonas tranquilas para gatos, 18 cámaras climáticas, 2 aviarios y área de luz negra para examinar peces ornamentales¹¹⁸ Este programa garantiza el adecuado transporte de animales domésticos vía aérea, procurando maximizar el bienestar animal.

Teniendo este panorama de experiencias, a través de este Proyecto de Acuerdo lo que se busca es un liderazgo del sector público que se pueda extender al privado, para promover el bienestar

¹¹⁷ <https://www.sun-sentinel.com/news/trending/fl-es-aeropuerto-mascotas-servicios-20160921-story.html>

¹¹⁸ Lufthansa Cargo (2021). Animal Lounge. En: Live Animals. Recuperado de <https://lufthansa-cargo.com/products-live-animals>

animal en los espacios públicos, así como posicionar una estrategia de “*city marketing*” y de marca de ciudad Bogotá, donde el Distrito sea reconocido como una ciudad amigable con los animales domésticos, que garantiza su bienestar y cuyo diseño urbano tiene concordancia con este ideal, esto repercutirá en beneficios económicos para terminales de transporte terrestres y aéreos y operadores de espacios públicos, que se verán beneficiados por el sector de mercado de propietarios de animales domésticos.

Es pertinente resaltar que en la actualidad varias ciudades se han convertido en ciudades amigables con los animales (“*Pet Friendly Cities*”), que redundan en el mejoramiento del bienestar de los animales domésticos y de los dueños, así como en ingresos para las ciudades que perciben un impacto económico positivo al atraer turismo y venta de servicios para este sector de la población y del mercado.

En el caso de Estados Unidos la “*American Pet Products*” calculó que para el año 2019 la economía proyectó ventas de 75 mil millones de dólares anuales cifra que duplica los \$36 mil millones registrados en 2005 y que se relaciona con el sector de animales de compañía¹¹⁹.

Las ciudades que son amigables con los animales domésticos a través de iniciativas como la adopción de zonas de descanso y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en los espacios con alta afluencia de público en el Distrito, pueden verse directamente beneficiadas del crecimiento económico en diferentes maneras: el comercio minorista, la atracción de inversión de nuevos negocios y residentes. Se trata de una gran oportunidad para el Distrito Capital, la cual puede consolidar su marca de ciudad y atraer inversión por medio de esta estrategia de “*city marketing*” como ciudad amigable con los animales domésticos.

En el mundo ya existen ciudades con certificaciones de “*Pet-friendly*”, por ejemplo, el programa desarrollado por “*BETTER CITIES FOR PETS*”¹²⁰ que trabaja directamente con los gobiernos locales y las instancias de planificación urbana ha concedido esta calificación a diferentes urbes de Estados Unidos (Ver Figura 1). La evaluación busca identificar aquellas ciudades donde los programas y las políticas públicas facilitan a las personas tener una alta calidad de vida junto a sus animales domésticos, para ello el programa se fundamenta en 4 pilares:

1. “**ALBERGUES:** Las ciudades que aceptan mascotas tienen menos mascotas en refugios y más mascotas en hogares amorosos.

¹¹⁹ (Petfoodindustry, 2020). US pet food sales hit US\$36.9 billion in 2019, says APPA. Recuperado de [https://www.petfoodindustry.com/articles/8955-us-pet-food-sales-hit-us369-billion-in-2019-says-appa#:~:text=American%20Pet%20Products%20Association%20\(APPA.by%20dog%20and%20cat%20food](https://www.petfoodindustry.com/articles/8955-us-pet-food-sales-hit-us369-billion-in-2019-says-appa#:~:text=American%20Pet%20Products%20Association%20(APPA.by%20dog%20and%20cat%20food).

¹²⁰ Better Cities for Pets, (2020). A PLAYBOOK FOR PET-FRIENDLY CITIES. Recuperado de <https://www.bettercitiesforpets.com/wp-content/uploads/2019/01/Mars-Petcare-Playbook-For-Pet-Friendly-Cities-2019-LR.pdf>

2. **HOGARES:** Las ciudades que aceptan mascotas tienen políticas de vivienda abiertas y permiten tener mascotas.
3. **PARQUES:** Las ciudades que admiten mascotas tienen espacios verdes y comodidades para pasar un tiempo saludable al aire libre con las mascotas.
4. **NEGOCIOS:** Las ciudades que aceptan mascotas tienen programas y políticas que hacen que las mascotas sean bienvenidas.”

Adicionalmente las ciudades amigables con las mascotas promueven estilos de vida saludables y una tenencia responsable de los animales, ya que los dueños son los principales actores en el cuidado y responsabilidad.



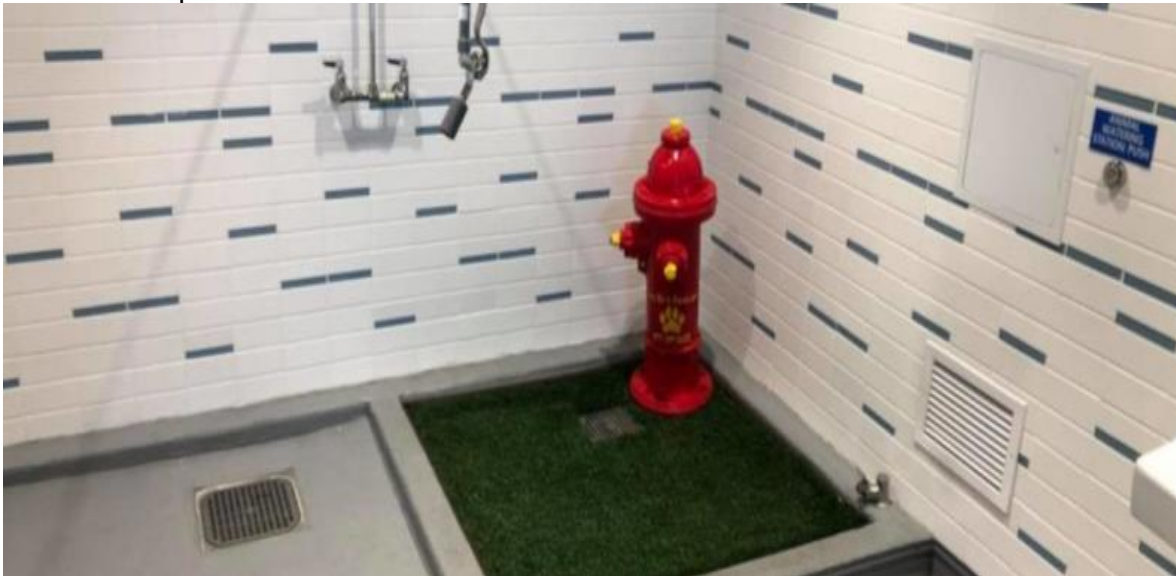
Figura 1. Ciudades de Estados Unidos con certificado de mejores ciudades para mascotas (Better Cities for Pets, 2020) ¹⁰

Ahora bien, no sólo las ciudades de Estados Unidos, Canadá y Australia están transitando a la tendencia de ciudades amigables con los animales, se tienen ejemplos de ciudades europeas que han intentado adoptar este enfoque.

Roma, en Italia, actualmente desarrolla un proyecto de “*ciudad inteligente que admite mascotas*”, y que es financiado con fondos europeos para fomentar el bienestar de los residentes, haciendo de la ciudad un paraíso para los amantes de los animales, con senderos dedicados para pasear perros y programas de terapia con mascotas. Adicionalmente el proyecto incluye áreas de parques a lo largo de caminos para que los residentes y sus animales descansen o se mezclen y una aplicación que muestre a los propietarios dónde encontrar agua para los perros sedientos, así como para facilitar que las personas lleven a sus mascotas al trabajo o en el transporte público ¹²¹.

¹²¹ Reuters (2020). Italian city puts pooches first with pet-friendly planning scheme. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/italy-city-pets-idUSKBN28LIWG>

Bajo esta perspectiva de las ciudades amigables con las mascotas es fundamental que la planeación urbana esté directamente ligada con la tenencia de animales domésticos. Se trata de una filosofía de planificación de entornos urbanos que debe ir más allá de la humanidad, que piense en lo no humano, puesto que aproximadamente 6 de cada 10 hogares en Colombia tienen un animal o animal de compañía¹²². Vale la pena mirar el diseño urbano desde una nueva perspectiva, que haga los espacios habitables y atractivos para los animales domésticos y sus dueños, lo que redundará en mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos en materia de bienestar, salud y económico. A continuación se presentan imágenes de distintas zonas de baños para animales en distintos aeropuertos internacionales¹²³.



¹²² Portafolio (2020). 'Seis de cada diez hogares en Colombia tienen una mascota'. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/seis-de-cada-diez-hogares-en-colombia-tienen-una-mascota-547032>

¹²³ <https://venceramica.com/novedades-y-consejos/banos-para-mascotas-en-los-aeropuertos/#:~:text=C%C3%B3mo%20identificar%20los%20ba%C3%B1os%20para%20mascotas%20de%20los%20aeropuertos&text=Adem%C3%A1s%20suelen%20ubicarse%20entre%20los,los%20viajeros%20de%20cuatro%20patas>



4. UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI¹²⁴.

El Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI representa una verdadera apuesta para el cuidado del medio ambiente, que hace de Bogotá una ciudad más cuidadora, incluyente, sostenible y consciente. Este Nuevo Contrato Ambiental determina la manera cómo desde la Administración Distrital se comprenden y se atienden las realidades de quienes habitan el Distrito Capital, acogiendo como uno de sus atributos esenciales el **SOSTENIBLE**.

Este atributo, procura lograr equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del ambiente natural y el bienestar social, generando capacidades de resiliencia para afrontar los cambios en el

¹²⁴ El contenido de este acápite es tomado integralmente del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá para el período 2020-2024, “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”. (Acuerdo 761 de 2020)

contexto territorial y ambiental.

De esta forma, el Plan Distrital de Desarrollo guarda relación directa con el objeto de la presente iniciativa normativa, específicamente cuando en el artículo 15, se destaca dentro del Propósito 1 “*Hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política*”, el **Programa 22, denominado “Transformación Cultural para la Conciencia Ambiental y el Cuidado de la Fauna Doméstica”**.

El referido Programa pretende “*Implementar estrategias de formación ambiental y metodologías de participación y de gestión territorial, que desde las instituciones permitan desarrollar programas de pedagogía y cultura ambiental para generar conocimientos y experiencias en las personas. A través de la participación de cada uno de los actores, con diálogo de saberes del territorio, inclusión social, transformación cultural y la corresponsabilidad de ciudadanos activos, se esperan decisiones incidentes para una ciudadanía consciente de lo ambiental, con hábitos de vida, de alimentación y de consumo para el cuidado colectivo de la naturaleza y de los animales, la conservación de los ecosistemas, la defensa del territorio y el respeto y buen trato a la fauna doméstica y la importancia de una alimentación basada en productos de origen vegetal*”. (Subrayado por fuera del texto original)

Dentro del Propósito 2 “*Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática*”, se destaca el **Programa 34, denominado “Bogotá Protectora de los Animales”**, que pretende “*Avanzar en la protección de los animales domésticos y silvestres que habitan en la ciudad, a través de la formulación y ejecución de planes, programas y proyectos que garanticen su atención integral y especializada incluyendo la implementación de protocolos para el bienestar de los animales utilizados para el consumo humano, así como el fortalecimiento de las acciones de control contra el tráfico ilegal de especies*”. (Subrayado por fuera del texto original)

Así las cosas, se observa que los fines propuestos en la presente iniciativa se alinean con los propósitos y programas del Plan Distrital de Desarrollo, adoptado mediante Acuerdo Distrital 761 de 2020, y que busca “*Hacer de Bogotá una ciudad más cuidadora, incluyente, sostenible y consciente, mediante un nuevo contrato social, ambiental e intergeneracional para la Bogotá del Siglo XXI*”, del que se destaca la relevancia e importancia de la transformación cultural para la conciencia ambiental.

Adicionalmente la intención del Proyecto de Acuerdo es valiosa, porque es concordante con la Política Pública Distrital de Protección y Bienestar Animal 2014-2038, adoptada mediante Decreto 242 de 2015, que busca orientar el desarrollo de las acciones a implementar en el Distrito Capital, en procura de otorgar a los animales escenarios de vida óptimos, de acuerdo a sus necesidades y requerimientos, a partir de la apropiación de una cultura ciudadana e institucional de respeto, protección, coexistencia y buen trato; comprometida con la protección y el bienestar integral de los animales y la convivencia ciudadana en torno a su existencia que responda a su calidad de seres sintientes.

5. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD.

La presente iniciativa encuentra pleno respaldo en la Constitución Política y en el ordenamiento legal, por lo que es clara su viabilidad jurídica.

5.1. CONSTITUCIONALIDAD.

Desde el punto de vista constitucional, el Ambiente es un concepto cuya protección es un deber consagrado de manera directa en el artículo 79 y de forma indirecta en el artículo 8º y en el numeral 8º del artículo 95 de la Carta Política.

Una concepción integral del ambiente obliga a concluir que dentro de los elementos que lo componen deben entenderse incluidos los animales domésticos, que hacen parte del concepto de fauna que, a su vez, se ha entendido como parte de los recursos naturales o, en otras palabras, de la naturaleza como concepto protegido, cuya garantía es contemplada por la Constitución de 1991¹²⁵.

Y constata el Alto Tribunal que “La inclusión de los animales dentro del concepto de ambiente se hace con base en el papel que estos juegan en el desarrollo de la vida humana. Acentúa la Corte que esta consideración supera el enfoque eminentemente utilitarista –que los considera en cuanto recurso utilizable por los seres humanos-, y se inserta en la visión de los animales como otros seres vivos que comparten el contexto en que se desarrolla la vida humana, siendo determinantes en el concepto de naturaleza y, por consiguiente, convirtiéndose en destinatarios de la visión empática de los seres humanos por el contexto –o ambiente- en el que desarrolla su existencia”. (Subrayado por fuera del texto original)

En lo que respecta al deber de protección de los animales, la manifestación concreta de esta posición se hace a partir de dos perspectivas, según la Sentencia C-666 de 2010:

- i) *“La de fauna protegida en virtud del mantenimiento de la biodiversidad y el equilibrio natural de las especies;*
- ii) *Y la de fauna a la cual se debe proteger del padecimiento, maltrato y crueldad sin justificación legítima, protección esta última que refleja un contenido de moral política y conciencia de la responsabilidad que deben tener los seres humanos respecto de los otros seres sintientes”*.

Según la Corte Constitucional *“En este segundo sentido es que se enmarca la protección prevista por la ley 84 de 1989 –Estatuto de protección animal-, cuerpo normativo que, no obstante ser anterior a la Constitución de 1991, concreta principios y valores, no sólo coherentes sino, axiales al actual ordenamiento constitucional colombiano, especialmente en lo atinente a la llamada Constitución ecológica, que la Corte ha identificado como el conjunto de disposiciones que conforman la red constitucional de protección al ambiente en el ordenamiento colombiano”*.

¹²⁵ Véase Sentencia C-666 de 2010 de la Corte Constitucional.

Tenemos entonces que, dentro del concepto de ambiente debe comprenderse e incorporarse la fauna que habita en nuestro territorio, entendiendo no sólo a los animales que mantienen el equilibrio de ecosistemas existentes, sino a todos los animales que se encuentran en dicho territorio.

En este sentido, resalta la Corte, que el concepto protegido como parte del ambiente es *la fauna*, siendo ésta “*el conjunto de animales de un país o región*”; y por tanto, la protección que se deriva de la Constitución supera la anacrónica visión de los animales como cosas animadas, para reconocer la importancia que éstos tienen dentro del entorno en que habitan las personas, no simplemente como fuentes de recursos útiles al hombre, sino en cuanto seres sintientes que forman parte del contexto en que se desarrolla la vida de los principales sujetos del ordenamiento jurídico: los seres humanos¹²⁶.

Por último, es importante indicar que “*La Corte Constitucional en diferentes providencias ha reconocido que la tenencia de animales domésticos es una expresión de los derechos fundamentales, por lo que no hay duda de que ese estrecho vínculo que surge entre el animal y el hombre con ocasión de su convivencia, es una expresión positiva del ejercicio inherente al derecho del libre desarrollo de la personalidad (Art. 16 de la C.P.), entendido como el derecho a la autodeterminación o libertad general de acción, que se vulnera cuando al individuo se le impide, de forma arbitraria o desproporcionada, alcanzar, ejercer o perseguir aspiraciones legítimas en relación con sus elecciones (...)*”¹²⁷.

5.2. LEGALIDAD.

A continuación, se presentan algunas disposiciones normativas y políticas ambientales, tanto a nivel nacional y distrital, que se enmarcan dentro de la materia objeto de la presente iniciativa, así:

- Ley 17 de 1981 “*Por la cual se aprueba la “Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre”, suscrita en Washington, D.C. el 3 de marzo de 1973*”.
- Ley 99 de 1993 “*Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones*”.
- Ley 165 de 1994 “*Por medio del cual se aprueba el “Convenio sobre la Diversidad Biológica”, hecho en Río de Janeiro el 5 de junio de 1992*”.
- Ley 1333 de 2009 “*Por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones*”.

¹²⁶ Sentencia C-666 de 2010 de la Corte Constitucional.

¹²⁷ Véase Sentencia T-532 de 1992, C-439 de 2011 de la Corte Constitucional.

- Ley 1801 de 2016 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana*”.
- Ley 1774 de 2016 “*Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones*”.
- Documento CONPES N° 17 “*Actualización del Plan de Acción de la POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE PROTECCIÓN Y BIENESTAR ANIMAL 2014-2038*”, publicado en el Registro Distrital N° 7359 de 04 de febrero de 2022.

5.3. COMPLEMENTO DE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD.

El artículo [42](#) de la Constitución Política establece que la familia es el núcleo fundamental de la sociedad, razón por la cual, es necesaria brindarle una protección jurídica preferente.

Es por ello, que el artículo [1°](#) de la Ley 1361 de 2009¹²⁸, modificado por el artículo [1°](#) de la Ley 1857 de 2017¹²⁹, estableció como deber del Estado “*(...) proveer a las familias y a sus integrantes, herramientas para potenciar sus recursos afectivos, económicos, culturales, de solidaridad y criterios de autoridad democrática, de manera que los programas de atención a la familia y a sus miembros prioricen su unidad y la activación de recursos para que funcione como el instrumento protector por excelencia de sus integrantes*”.

Al respecto, la Sentencia C-026 de 2016 de la Corte Constitucional sostuvo:

“(...) el concepto de familia es dinámico y, por tanto, debe guardar correspondencia con la constante evolución e interacción de las relaciones humanas, razón por la cual no es posible fijar su alcance a partir de una concepción meramente formal, sino atendiendo a criterios objetivos y sustanciales surgidos de las diversas maneras que tienen las personas de relacionarse y de la solidez y fortaleza de los vínculos que puedan surgir entre ellos.”

De esta manera, es importante resaltar el contenido del artículo [1°](#) de la Ley 1774 de 2016¹³⁰, la cual estableció que: “*Los animales como seres sintientes no son cosas, recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos, (...)*”.

Y la Sentencia T-155 de 2012 declaró que la tenencia de un animal doméstico en el lugar de residencia es una decisión personal y familiar que obedece a diferentes necesidades y proyectos

¹²⁸ Por medio de la cual se crea la Ley de Protección Integral a la Familia.

¹²⁹ Por medio de la cual se modifica la Ley [1361](#) de 2009 para adicionar y complementar las medidas de protección de la familia y se dictan otras disposiciones.

¹³⁰ Por medio de la cual se modifican el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones.

de vida, y que por lo tanto en principio debe ser respetada y protegida por el Estado; complementándose con el contenido del artículo [655](#) del Código Civil, modificado por el artículo [2º](#) de la Ley 1774 de 2016, que reconoce a los animales su calidad de seres sintientes.

En tal virtud, el artículo [117](#) de la Ley 1801 de 2016¹³¹, modificado por el artículo [10](#) de la Ley 2054 de 2020¹³², establece que: “Sólo podrán tenerse como mascotas los animales así autorizados por la normatividad vigente. Para estos animales el ingreso o permanencia en cualquier lugar, se sujetará a la reglamentación de los lugares públicos, abiertos al público o edificaciones públicas. (...).” (Subrayado por fuera del texto original)

5.4. DE LAS REGLAMENTACIONES (GUÍAS Y ORIENTACIONES) EXISTENTES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE Y ÁEREO¹³³.

La Superintendencia de Transporte (2021)¹³⁴, la Policía Nacional y el Instituto Colombiano Agropecuario –ICA-, lanzaron conjuntamente la **GUÍA PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES DOMÉSTICOS Y ANIMALES DE COMPAÑÍA Y MASCOTAS**, en la que se especifica que los usuarios pueden transportar animales domésticos y mascotas en el servicio público, de acuerdo con el derecho fundamental al libre desarrollo de la personalidad de las personas y los animales de asistencia que facilitan y garantizan la accesibilidad de las personas que los requieren, debido a una discapacidad o necesidad médica debidamente acreditada.

De acuerdo con esta guía los animales son clasificados así:

- **Animales domésticos:** Aquellos que pertenecen a especies que viven ordinariamente bajo la dependencia de las personas.
- **Animales de asistencia:** Aquellos que se acrediten como ayudas vivas para facilitar la accesibilidad de las personas con condiciones especiales (física o psíquica).
- **Animales de soporte emocional:** Aquellos que son necesarios para el bienestar emocional de un pasajero, cuya condición esté relacionada con la salud mental.

¹³¹ Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

¹³² Por la cual se modifica la Ley [1801](#) de 2016 y se dictan otras disposiciones.

¹³³ Las informaciones contenidas en el presente acápite fueron tomadas de la **“Guía para el Transporte de Animales de Compañía y Mascotas”** de la Superintendencia de Transporte (2021), la Policía Nacional y el Instituto Colombiano Agropecuario –ICA-; y de la **“Guía para el Ingreso, Control y Tenencia de Mascotas en el Aeropuerto Internacional El Dorado”**.

¹³⁴ Superintendencia de Transporte (2021). GUÍA PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES Y MASCOTAS. Bogotá: Superintendencia de Transporte. Recuperado de https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Agosto/DelegaturaPU_06/Guia-para-el-Transporte-de-Animales-y-Mascotas_.pdf

Estos animales pueden ser transportados en el transporte público siempre y cuando sean tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad. Según la misma guía son deberes de los usuarios:

Para el transporte de animales domésticos y animales con cuidador:

- Dar aviso al transportador. Para el modo aéreo, debe realizarse mínimo 48 horas antes del vuelo. El transporte de la mascota estará sujeto a disponibilidad de cupo.
- Informarse y atender los requisitos establecidos por el transportador. Por ejemplo: el pago de costos adicionales.
- Utilizar los instrumentos de seguridad, como bozales y guacales, o contenedores destinados a su movilización.
- Portar los documentos de certificación de salubridad, como el carné de vacunación, en el que conste su regularidad y actualidad.
- Evaluar con responsabilidad las condiciones propias del animal, a efectos de determinar si el transporte podría representar un riesgo para su salud.

Para el transporte de animales de asistencia:

- Los usuarios deberán acreditar que estos han sido adiestrados en centros que pertenezcan o sean homologados por la Asociación Colombiana de Zooterapia, o autorizados por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA).
- Los animales de asistencia deben portar arnés y un chaleco distintivo. El chaleco será verde cuando se encuentren en proceso de adaptación; y rojo cuando han terminado su entrenamiento y están adaptados completamente a su dueño.
- Portar los documentos de certificación de salubridad, como el carné de vacunación, en el que conste su regularidad y actualidad.
- Si la condición de la persona que acompaña el animal no es evidente, deberá acreditar la necesidad de este con un dictamen médico, psiquiátrico o psicológico según el caso.

Obligaciones de las empresas de transporte público para el transporte de animales domésticos o mascota:

- Deber de informar las condiciones para el transporte de animales.
- Evaluar si se cumplen las condiciones necesarias para asumir el transporte de animales y mascotas.

- Obligación de resultado.
- Prestar el servicio de transporte.

En el caso del transporte de animales domésticos y mascotas en el modo aéreo, específicamente en la cabina se deben tener en cuenta las siguientes especificaciones:

- El animal debe ser de tamaño pequeño. Se admiten solo perros y gatos domésticos.
- La edad mínima del animal deberá ser de 8 semanas.
- El peso total del animal y el guacal en el que se transporta no puede ser superior a 10 Kg.
- Un pasajero sólo podrá llevar un contenedor con un animal en un mismo vuelo.

Y en el caso del **Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá** operado por OPAIN.SA, cuentan con la **GUÍA PARA EL INGRESO, CONTROL Y TENENCIA DE MASCOTAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO**, la cual está sujeta a la normatividad vigente, incluyendo los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, los cuales establecen el protocolo o reglas para el ingreso, permanencia y circulación de las mascotas en las instalaciones del Aeropuerto.

De manera general estos reglamentos indican lo siguiente:

1. Solo podrán ingresar, permanecer y desplazarse en las Instalaciones del Aeropuerto, las mascotas que porten un collar especializado, correa (trailla) y bozal (según corresponda y de conformidad con la Ley), debidamente controladas por el(los) Responsable(s), quien(es) en todo caso debe(n) ser mayor(es) de edad. De acuerdo con el Numeral “3.10.3.11. del RAC 3, las mascotas deberán permanecer con collar, correa y bozal (salvo que sus características morfológicas dificulten su respiración, impidiendo el uso de este último) durante todo el tiempo en que se encuentren en las instalaciones del Aeropuerto fuera de su contenedor (guacal)”.
2. No obstante, lo anterior, si la mascota pesa más de 20 kilogramos deberá estar en un guacal salvo cuando se trate de aquellas que a pesar de superar dicho peso, fungen como lazarillos, guías o prestan otros servicios asistenciales. Como máximo se permitirá el ingreso en las instalaciones del Aeropuerto, de dos (2) mascotas en estas condiciones, sin guacal, por cada responsable.
3. Los perros de las siguientes razas: American Staffordshire Terrier, Bullmastiff, Dóberman, Dogo Argentino, Dogo de Burdeos, Fila Brasileiro, Mastín Napolitano, Pit Bull Terrier, American Pit Bull Terrier, de Presa Canario, Rottweiler, Staffordshire Terrier, Tosa Japonés, catalogadas como Razas Potencialmente Peligrosas en el artículo 126 del Código Nacional de Policía, deberán portar bozal en todo momento mientras permanezcan en las instalaciones del Aeropuerto.

Como se observa de lo referido anteriormente, las terminales de transporte terrestre y aérea de la ciudad, en cumplimiento de las disposiciones constitucionales y legales ya prevén ciertas reglamentaciones para el ingreso, control, tenencia y transporte de animales (domésticos, de asistencia y de soporte emocional), que se articula adecuadamente con el contenido de la presente iniciativa.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ.

De conformidad con el Decreto Ley 1421 de 1993, los numerales 1 y 25 del artículo 12, establece como atribuciones del Concejo las siguientes:

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

(...)

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

6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º de la ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera impacto fiscal, razón por la cual, su trámite no encuentra impedimento derivado de sus efectos fiscales.

Es importante resaltar, que la Honorable Corte Constitucional en su jurisprudencia ha dejado claro, que tratándose del análisis del impacto fiscal de las normas, las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 no debe convertirse en barreras insalvables en el ejercicio de la función normativa, ni crear un poder de veto administrativo en cabeza del Secretario de Hacienda al pretender exigir exegéticamente el cumplimiento de su contenido como un requisito indispensable de trámite, porque se estaría reduciendo desproporcionadamente la capacidad de iniciativa normativa de las Corporaciones Públicas.

Lo anterior encuentra sustento en la Sentencia C- 911 de 2007, cuando indica que el impacto fiscal de las leyes no puede convertirse en óbice para que el Congreso de la República ejerza su función legislativa. En su sentido literal la Corte Constitucional señala:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º 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”.

Y esta interpretación se hace extensiva a toda Corporación Pública del orden territorial, sea Concejo o Asamblea, dado que el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 versa sobre el **“Análisis del Impacto Fiscal de las Normas”**, específicamente relacionados con Proyectos de Ley, Ordenanzas o Acuerdos.

Así las cosas y con fundamento en los argumentos expuestos, colocamos a consideración del Honorable Concejo de Bogotá la presente iniciativa.

Cordialmente,

MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Better Cities for Pets, (2020). A PLAYBOOK FOR PET-FRIENDLY CITIES. Recuperado de <https://www.bettercitiesforpets.com/wp-content/uploads/2019/01/Mars-Petcare-Playbook-For-Pet-Friendly-Cities-2019-LR.pdf>
- Gómez G, Leonardo F, Atehortua H, Camilo G, Orozco P, Sonia C. (2007). La influencia de las mascotas en la vida humana. Revista Colombiana de Ciencias Pecuarias, 20(3), 377-386. Retrieved August 09, 2021, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-06902007000300016&lng=en&tlng=es.
- Lufthansa Cargo (2021). Animal Lounge. En: Live Animals. Recuperado de <https://lufthansa-cargo.com/products-live-animals>
- Ministerio de Salud y Protección Social (2019). Cobertura de Vacunación Antirrábica de Perros y Gatos por Departamentos y Distritos 2019. Bogotá: Ministerio de Salud y Protección Social. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SA/cobertura-vacunacion-antirrabica-departamento-2019.pdf>

- Transportation Research Board (2015). Issues Related to Accommodating Animals Traveling Through Airports A Synthesis of Airport Practice. Washington: Airport Cooperative Research Program. Recuperado de https://crp.trb.org/acrpwebresource2/wp-content/themes/acrp-child/documents/088/original/ACRP_64_Issues_Related_to_Accommodating_Animals_Traveling_Through_Airports.pdf
- Ramírez, A. (2019). El Derecho al Medio Ambiente y la Protección Constitucional de los animales en el ordenamiento jurídico colombiano. Universidad Católica de Colombia. Recuperado de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15392/1/EI%20derecho%20%20a%20medio%20ambiente%20y%20la%20protecci%C3%B3n%20constitucional%20de%20los%20animales.pdf>
- Superintendencia de Transporte (2021). GUÍA PARA EL TRANSPORTE DE PARA EL ANIMALES Y MASCOTAS. Bogotá: Superintendencia de Transporte. Recuperado de https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Agosto/DelegaturaPU_06/Guia-para-el-Transporte-de-Animales-y-Mascotas_.pdf
- USA Service Dog Registration (2021). Airport Relief Areas for your Service Animal. Recuperado de <https://usaservicedogregistration.com/airport-relief-areas-service-animal/>
- Portafolio (2020). 'Seis de cada diez hogares en Colombia tienen una mascota'. Recuperado de <https://www.portafolio.co/negocios/seis-de-cada-diez-hogares-en-colombia-tienen-una-mascota-547032>
- Reuters (2020). Italian city puts pooches first with pet-friendly planning scheme. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/italy-city-pets-idUSKBN28L1WG>
- Trujillo Cabrera, J. (2015). LOS DERECHOS DE LOS ANIMALES EN COLOMBIA. Revista Republicana, (7). Recuperado a partir de <http://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/view/108>
- Videla, M. D., & Olarte, M. A. (2016). Animales de compañía, personalidad humana y los beneficios percibidos por los custodios. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 8(2), 1–21. <https://doi.org/10.5872/psiencia/8.2.21>
- Consultado el 30-08-2022 En: <https://venceramica.com/novedades-y-consejos/banos-para-mascotas-en-los-aeropuertos/#:~:text=C%C3%B3mo%20identificar%20los%20ba%C3%B1os%20para%20mascotas%20de%20los%20aeropuertos&text=Adem%C3%A1s%2C%20suelen%20ubicar%20entre%20los,los%20viajeros%20de%20cuatro%20patas>

PROYECTO DE ACUERDO N° 632 DE 2022

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ORDENA IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA QUE PERMITA PROMOVER ZONAS AMIGABLES, DE DESCANSO Y SEGURAS DE SERVICIOS PARA ANIMALES DOMÉSTICOS, DE ASISTENCIA Y DE SOPORTE EMOCIONAL EN LOS ESPACIOS CON ALTA AFLUENCIA DE PÚBLICO EN EL DISTRITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En uso de sus atribuciones constitucionales y Legales, y en especial las que le confiere los numerales 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993;

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. Ordenar el diseño e implementación de una estrategia que permita promover zonas amigables, de descanso y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en los espacios con alta afluencia de público en el Distrito.

ARTÍCULO 2º. COMPONENTES. La estrategia se diseñará e implementará atendiendo los siguientes componentes:

- a)** Información sobre la población de animales domésticos, animales de asistencia y de soporte emocional en el Distrito.
- b)** Diagnóstico e inventario distrital de posibles lugares en el Distrito que permitan y faciliten establecer las zonas demarcadas exclusivas y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en espacios con alta afluencia de público.
- c)** Diseño de protocolos para la implementación y operación de las zonas que propicie un ambiente favorable para los animales domésticos, de asistencia y soporte emocional, contemplando el uso de soluciones de limpieza no tóxicas y de bajo olor, la disponibilidad de bolsas desechables para los desechos animales, recipiente de basura y una adecuada señalización del área e instrucciones de uso accesible para las personas con capacidades diferenciales de visión y/o audición.
- d)** Apoyo y asistencia sectorial e intersectorial de las entidades distritales que tengan competencia y relación con las zonas responsables de bienestar animal.
- e)** Apropiación y fomento de buenas prácticas internacionales donde se han implementado en lugares públicos y privados zonas demarcadas exclusivas y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional.
- f)** Generación de conocimiento que fortalezca los procesos de innovación pública para la gestión institucional en temas de protección y bienestar animal en los lugares y/o zonas en el Distrito que

permitan y faciliten establecer las zonas demarcadas exclusivas y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional.

g) Participación activa, coordinada, articulada e integrada de ciudadanos; y entidades distritales responsables y corresponsables en la materia.

h) Promoción y posicionamiento del Distrito Capital, como una ciudad amigable que garantiza el bienestar de los animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional.

i) Diseño publicitario y socialización de los beneficios que traería la implementación de las zonas demarcadas exclusivas y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en las entidades públicas del Distrito y en el sector privado; con especial énfasis en la terminal de transporte (terrestre y aérea –aeropuerto-), y en otros lugares en donde se pueda establecer, previamente diagnosticado y determinado por la Administración Distrital.

ARTÍCULO 3º. DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN. El Instituto de Protección y Bienestar Animal en coordinación con los demás sectores públicos responsables y corresponsables en el tema, será el encargado de coordinar el diseño, publicación, implementación y seguimiento de la estrategia para promover zonas amigables, de descanso y seguras de servicios para animales domésticos, de asistencia y de soporte emocional en los espacios con alta afluencia de público en el Distrito

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.