



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

**AÑO IV N°. 3526 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO ABR. 10 DEL AÑO 2023**

## TABLA DE CONTENIDO

**Pág.**

<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE ATENCIÓN, FORTALECIMIENTO DE LA SALUD MENTAL Y FÍSICA DE LA PERSONA MAYOR, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	4792
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD”.....	4808
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL DE BOGOTÁ”.....	4811
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECUEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”.....	4818
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA CREACIÓN DE LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ ATRAE, POTENCIALIZA Y RETIENE TALENTOS”.....	4832
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE MECANISMOS DE ALERTA TEMPRANA TIPO BOTÓN DE PÁNICO EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ”.....	4843
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA DECLARATORIA DE RESTAURACIÓN PARA LAS ZONAS VULNERABLES O DETERIORADAS DE BOGOTÁ.”.....	4850
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 250 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS (DÍA SIN CARRO Y SIN MOTO) EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”.....	4857
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 251 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA OPTIMIZAR EL USO DE LOS CONTENEDORES DE BASURA EN BOGOTÁ.”	4868
<b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 252 DE 2023 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE PROMUEVE ESTRATEGIAS PARA LA REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA CON EL APROVECHAMIENTO DE HORAS VALLE EN LOS DIFERENTES CENTROS COMERCIALES DE BOGOTÁ”.....	4880

**PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2023****PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE ATENCIÓN, FORTALECIMIENTO DE LA SALUD MENTAL Y FÍSICA DE LA PERSONA MAYOR, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. Objeto del Proyecto de Acuerdo**

El presente Proyecto crea el programa de acompañamiento integral para el desarrollo social y disfrute pleno de los derechos de los adultos mayores en Bogotá, combinando una intervención personal e individual con el fortalecimiento de redes colectivas que permitan la reducción de la soledad y aislamiento social en los adultos mayores, y por tanto se perciban mejoras en su calidad de vida.

**2. Antecedentes**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación así:

<b>#</b>	<b>Título del proyecto</b>	<b>Ponentes</b>	<b>Tramite</b>
161-2021	Por medio del cual se establecen lineamientos de atención, fortalecimiento de la salud mental y física de la persona mayor, y se dictan otras disposiciones	HC Armando Gutiérrez (coordinador) HC Gloria Díaz. Ponencia positiva	Archivado
354-2021	Por medio del cual se establecen lineamientos de atención, fortalecimiento de la salud mental y física de la persona mayor, y se dictan otras disposiciones	HC Marisol Gomez, HC Diego Cancino Ponencias positivas	Archivado

**3. Justificación**

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2012), “el envejecimiento activo es el proceso de optimizar las oportunidades de salud, participación y seguridad con el objetivo de mejorar la calidad de vida a medida que las personas envejecen”. El envejecimiento saludable permite a las personas alcanzar su potencial en bienestar físico, social y mental, para así poder participar en sociedad de acuerdo a sus necesidades, deseos y capacidades. Como bien es conocido sobre el deterioro físico y mental al que conlleva el envejecimiento, hay problemáticas que desencadenan la

imposibilidad de que las personas y los adultos mayores tengan un envejecimiento saludable, como lo son la soledad y el aislamiento social.

Según Petite et al, (Trisha Petite, 2015) el sentimiento de soledad representa una prevalencia del 20 % al 40 % en la población adulta mayor, lo cual puede traer repercusiones negativas al adulto mayor. De hecho, el aumento de la prevalencia de soledad es representativo en la persona mayor debido a que se desarrollan condiciones como la pérdida, abandono, duelo, cambio de rol, que pueden contribuir a la aparición de esta (Rodríguez, 2009). Son entonces los adultos mayores particularmente vulnerables al aislamiento social y la soledad, debido a una salud física en deterioro, la muerte de cónyuges u otras restricciones que aumentan las posibilidades de estar o vivir solo y tener menos relaciones de confianza (Bowling & Ann, 2012).

Debido a los riesgos y consecuencias en salud, física y mental de la soledad y el aislamiento social, diferentes países han lanzado plataformas de política pública para reducir los impactos del aislamiento social (o el nivel individual percibido de aislamiento social) y la soledad en las personas, especialmente en los adultos mayores. Australia, Dinamarca, Reino Unido y Nueva York han liderado acciones e intervenciones de política en contra de este problema, pues se ha comprobado que el aislamiento social tiene efectos en la salud física y mental de las personas.

En términos generales, se ha encontrado consistentemente que el mal estado de salud y el mal estado funcional se asociaron con mayores sentimientos de soledad (Pirkko E Routasalo, 2006), aunado a la mala salud con una mayor sensación de aislamiento social (Cacioppo & Cacioppo, 2014). Holt-Lunstad (2018) encontró que la falta de conexión social genera los mismos riesgos de salud como fumar 15 cigarrillos al día o tener un desorden de abuso de alcohol; es el doble de dañino a la salud física y mental como la obesidad y además incrementa el riesgo de muerte prematura, lo cual fue confirmado por Alcaraz (2019), quien analizó datos de salud de 580.000 adultos.

Complementario a lo anterior, (Rocach, 2019) ha identificado que problemas reales pueden aparecer cuando las experiencias de soledad se vuelven crónicas, lo cual se puede encontrar en hallazgos previos como los de Bekhet y Zauszniewski (2011), donde se relaciona el aumento en las cifras de tensión arterial consecuente de la elevación de cortisol con la soledad como factor estresor. Hackett et al. (2012), también encontraron una asociación con el sentimiento de soledad, debido a los mecanismos hormonales derivados del estrés, lo que aumenta la presión arterial por la resistencia vascular periférica y la respuesta inflamatoria.

Valtora (2019) y (Hankey, 2017) concluyeron con sus respectivos estudios que hay evidencia que relaciona la soledad con un incremento del 30% en el riesgo de un accidente cerebrovascular o el desarrollo de enfermedad coronaria, desarrollar depresión, empeoramiento de la calidad del sueño y un declive cognitivo acelerado. Sobre esta última consecuencia, Shankar et al. (2013) hicieron un estudio con datos longitudinales de más de 6.000 adultos mayores, con el cual lograron identificar que aquellas personas que reportaron menores contactos y actividades sociales mostraron un mayor descenso en sus funciones cognitivas, e Investigadores de la Universidad de Florida encontraron que la soledad es asociada con un aumento del 40% en el riesgo de demencia en los individuos (The Journals of Gerontology: Series B, online 2018).

Varios instrumentos y métodos se han desarrollado para poder medir la soledad o el grado de aislamiento social. Actualmente existen métodos relativamente aceptados como la escala de De Jong Gierveld Loneliness (DJGLS), la escala de redes sociales de Lubben (LSNS), la encuesta de apoyo social y resultados médicos (MOS-SSS), la escala multidimensional de apoyo social percibido, y la escala UCLA de soledad.

Aunque los métodos anteriormente mencionados son válidos, estos miden elementos diferentes y capturan/preguntan sobre diferentes aspectos, lo cual hace que las variables que pueden medir sean diferentes, aunque lleguen a las mismas conclusiones.

Hay que resaltar también que los beneficios de la intervención de la soledad y el aislamiento social en adultos mayores, no solo se representa en una mejora en la calidad de vida de las personas, sino que también tiene beneficios presupuestales para el gobierno distrital. En Inglaterra se encontró que los tratamientos de estas condiciones ayudan a reducir la demanda de servicios sociales y de salud costosos, por lo que se estimó que los esquemas de intervención grupales, que costaban 80 libras por persona, resultan en ahorros de hasta 300 libras por persona, en demanda de servicios médicos o sociales (Windle et al., 2011).

Ahora bien, sobre las opciones de intervención ante esta problemática, se pueden encontrar enfoques con intervenciones a distancia, intervenciones de uno a uno e intervenciones grupales, por lo cual se expondrá a continuación los beneficios de cada tipo de intervención.

Según Huges et al. (2004), Lal et al. (2014), Choi et al. (2014) y Chavooshi et al. (2016), Hay evidencia robusta sobre la aceptabilidad, seguridad y efectividad de las consultas de salud mental vía telefónica o videollamada para mejorar la salud mental de los pacientes. En uno de los estudios el cual estudiaba la depresión en adultos mayores de zonas con ingresos bajos, se encontró que las terapias desarrolladas por telemedicina eran igual de efectivas como las terapias presenciales, lo cual fue corroborado después con el estudio en el que analizaron a pacientes con diagnósticos inconclusos que habían desarrollado sentimientos de ansiedad y depresión. Los pacientes tratados con psicoterapia por internet mostraron mejoras en cuanto a las sensaciones y manejo de los síntomas de la ansiedad y depresión, a niveles comparables con los de las sesiones presenciales.

Un ejemplo práctico de intervención mediante el uso de herramientas tecnológicas es el programa implementado por el Departamento para el Envejecimiento de Nueva York. En el programa, la ciudad articula ONGs y la convocatoria de voluntarios para la construcción de amistades y relaciones duraderas, las cuales ayudan a limitar el aislamiento social en los adultos mayores. El programa de “visitas amistosas” o “voces amistosas”, proveen de entrenamiento psicosocial a los voluntarios, y los emparejan con adultos mayores adecuados, para que tengan sesiones de forma semanal. El programa, que inicialmente había sido presencial, debido a las condiciones impuestas por la pandemia, ha debido implementarse de forma virtual mediante video llamadas o llamadas telefónicas, sin experimentar decrecimientos en el impacto de las intervenciones en el bienestar de los adultos mayores.

Por otro lado, Cattán, White, Bond, & Learmouth (2005) estudiaron el impacto de las intervenciones grupales, encontrando que estas proveen oportunidades para establecer nuevas conexiones que permiten a los adultos mayores a convertirse en participantes activos con aumento en su sensación de dignidad y autoestima. De hecho, en el estudio realizado por los autores, descubrieron mayores efectos de las intervenciones grupales, comparándolas con intervenciones de visitas domiciliarias,

aunque reconocieron que los efectos de las intervenciones personales permiten conexiones más profundas y significativas, lo cual tiene mayor impacto en la sensación de soledad en la persona tratada.

Bermeja & Austin (2018) reportaron que las actividades para combatir la soledad deben enfocarse en brindar espacios donde la persona mayor pueda interactuar con otros, por medio de actividades de ocupación humana como: talleres de jardinería/horticultura, terapia de humor y programas de ejercicio físico; así como fortalecer redes familiares y sociales por medio de videoconferencias, taller de reminiscencia e intervención con animales. Estas recomendaciones no deben confundirse con iniciativas para “hacer amistades” solamente, pues este tipo de iniciativas son exitosas para atraer participantes, pero tienen efectos reducidos en la mejora de la calidad de vida de los participantes (Martina & Stevens, 2006). de hecho, un experimento aleatorizado que estudió los efectos de rehabilitación y acompañamiento psicológico grupal sobre la soledad, encontró que las actividades grupales con atención profesional llevaron a los participantes a encontrar nuevas amistades duraderas y orgánicas que sí mejoraron significativamente los niveles de calidad de vida de quienes se beneficiaron (Routasalo et al., 2009).

En conclusión, y entendiendo la necesidad de poder intervenir escenarios y poblaciones en riesgo de aislamiento social completo o soledad por sus beneficios en el bienestar de la población y en los ahorros económicos que se obtienen con una atención temprana y preventiva, se concluye que se debe desarrollar un programa complementario a las actividades e intervenciones grupales que actualmente desarrolla el distrito, por medio de la Secretaría de Integración Social. Por lo anterior, se desarrolla una propuesta que articula el diseño del programa implementado en la ciudad de Nueva York, y se busca complementar con el uso de tecnología con la que los adultos mayores ya se encuentran familiarizados, para así lograr que estos construyan nuevas relaciones interpersonales significativas que puedan reducir la soledad y sensación de aislamiento social.

#### 4. Marco Legal

El Estado Colombiano ha desarrollado un marco jurídico y de incentivos para lograr cerrar brechas socioeconómicas, y así lograr una sociedad con total inclusión y respeto de las diferencias culturales e idiosincráticas. Inicialmente, la Constitución Política de Colombia establece que todos los ciudadanos son libres e iguales ante la ley, y determina la obligación que el Estado tiene de promover condiciones de igualdad real, expresadas en el acceso al sistema financiero formal. Esto lo podemos encontrar de la siguiente forma:

**Artículo 46:** El Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria. El Estado les garantizará los servicios de la seguridad social integral y el subsidio alimentario en caso de indigencia.

**Sentencia C-503 de 2014:** Resaltó que el Constituyente de 1991 erigió el principio de solidaridad como elemento esencial del Estado Social de Derecho, tal como se expresa en el artículo 1 de la Carta. En este sentido, la Corte ha definido el principio de solidaridad como: “un deber, impuesto a toda persona por el solo hecho de su pertenencia al conglomerado social, consistente en la vinculación del propio esfuerzo y actividad en beneficio o apoyo de otros asociados o en interés colectivo”. La dimensión de la solidaridad como deber, impone a los miembros de la sociedad la

obligación de coadyuvar con sus congéneres para hacer efectivos los derechos de éstos, máxime cuando se trata de personas en situación de debilidad manifiesta, en razón a su condición económica, física o mental.

**Sentencia T.544 de 2014** Señaló que el Estado adquiere el deber de implementar medidas que impliquen una verdadera materialización de los derechos radicados en cabeza de las personas de la tercera edad, para que puedan llevar una vida digna al estar reconocidos como sujetos de especial protección constitucional. Adicionalmente, resaltó que cuando por situaciones naturales de la edad la persona se ve disminuida en sus capacidades físicas y mentales, es en principio la familia quien debe entrar a proteger al adulto mayor y procurar que pueda llevar una vida digna. Sin embargo, este deber de solidaridad de los familiares no es absoluto pues, en ocasiones, los integrantes de su núcleo se encuentran en imposibilidad de proveer este auxilio por factores económicos, de salud o incluso de edad, motivo por el cual, el Estado debe intervenir para evitar la desprotección de las personas de la tercera edad.

**Sentencia T-252 de 2017:** Establece que los adultos mayores son un grupo vulnerable, por ello han sido catalogados como sujetos de especial protección constitucional en múltiples sentencias, y desde el punto de vista teórico, esto puede obedecer a los tipos de opresión, maltrato o abandono a los que puede llegar a estar sometida la población mayor, dadas las condiciones, físicas, económicas o sociológicas, que la diferencian de los otros tipos de colectivos o sujetos.

**La Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 y el Protocolo de San Salvador de 1988** reconocen que las personas de edad avanzada gozan de unos derechos exclusivos.

**Artículo 17** señala que: “Toda persona tiene derecho a protección especial durante su ancianidad. En tal cometido, los Estados partes se comprometen a adoptar de manera progresiva las medidas necesarias a fin de llevar este derecho a la práctica y en particular a: i) proporcionar instalaciones adecuadas, así como alimentación y atención médica especializada, a las personas de edad avanzada que carezcan de ella y no se encuentren en condiciones de proporcionársela por sí mismas; ii) ejecutar programas laborales específicos destinados a conceder a los ancianos la posibilidad de realizar una actividad productiva adecuada a sus capacidades respetando su vocación o deseos; iii) estimular la formación de organizaciones sociales destinadas a mejorar la calidad de vida de los ancianos”.

**La Carta de las Naciones Unidas de 1945 en su artículo 55º** exalta el deber de los Estados de promover estándares de vida más elevados para todas las personas.

En Colombia, el ordenamiento jurídico ha propendido por el desarrollo del conocimiento para la participación de todos los ciudadanos en la vida económica, así como, el desarrollo legislativo para generar el desarrollo del sector financiero y formal, para que la población logre tener un acceso informado al mismo. Estos esfuerzos se condensan en las siguientes normas.

- **CONPES 2793 de 1995** Definió en un primer momento los lineamientos de la política relativa a la atención al envejecimiento y a la vejez de la población colombiana, y en especial a las necesidades de las personas de mayor edad. Los objetivos principales de esta política son mejorar las condiciones de vida de la persona de mayor edad y elevar la calidad de vida de toda la población para que alcance una vejez saludable y satisfactoria.

- **Ley 687 de 2001** Creó los Centros de Vida, destinados a proteger y brindar servicios a los adultos mayores.
- **Ley 1091 de 2006** en su Artículo 3, creó un régimen especial para el adulto mayor (mayor de 65 años), el cual le confiere derecho a atención preferencial, ágil y oportuna, así como el servicio de salud brindado por el Sistema General en Seguridad Social Integral, y también gozará de descuentos en programas especiales de turismo ofrecidos por las Cajas de Compensación Familiar, para los no afiliados y afiliados.
- **Ley 1171 de 2007** busca conceder a las personas mayores de 62 años beneficios para garantizar sus derechos a la educación, **a la recreación**, a la salud y propiciar un mejoramiento en sus condiciones generales de vida
- **Ley 1251 de 2008** busca proteger, promover, restablecer y defender los derechos de los adultos mayores, orientar políticas que tengan en cuenta el proceso de envejecimiento, planes y programas por parte del Estado, la sociedad civil y la familia y regular el funcionamiento de las instituciones que prestan servicios de atención y desarrollo integral de las personas en su vejez.
- **Art. 3º** Definió la acción social integral al adulto mayor como el conjunto de acciones que buscan mejorar y modificar las circunstancias de carácter social que impidan al adulto mayor su desarrollo integral, protección física, mental y social hasta lograr la incorporación a una vida plena y productiva de las personas que se hallan en estado de necesidad, desprotección o desventaja física o mental.
- **Art. 4º** Definió como principio la corresponsabilidad, donde el Estado, la familia, la sociedad civil y los adultos mayores de manera conjunta deben promover, asistir y fortalecer la participación activa e integración de los adultos mayores en la planificación, ejecución y evaluación de los programas, planes y acciones que desarrollen para su inclusión en la vida política, económica, social y cultural de la Nación.
- **Art. 6º** Establece como deberes del Estado:
  - Garantizar y hacer efectivos los derechos del adulto mayor;
  - b) Proteger y restablecer los derechos de los adultos mayores cuando estos han sido vulnerados o menguados;
  - c) Asegurar la adopción de planes, políticas y proyectos para el adulto mayor;
  - d) Generar espacios de concertación, participación y socialización de las necesidades, experiencias y fortalezas del adulto mayor;
  - h) Establecer acciones, programas y proyectos que den un trato especial y preferencial al adulto mayor;
  - i) Promover una cultura de solidaridad hacia el adulto mayor;
  - m) Los Gobiernos Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, adelantarán programas de promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores conforme a las necesidades de atención que presente esta población;
  - ñ) Promover campañas que sensibilicen a los profesionales en salud y al público en general sobre las formas de abandono, abuso y violencia contra los adultos mayores, estableciendo

servicios para las víctimas de malos tratos y procedimientos de rehabilitación para quienes los cometen.

- **Art. 20, inciso G** establece la obligación de garantizar la provisión de servicios y programas integrales de atención, promoción y prevención en salud mental que respondan a las necesidades de los adultos mayores e involucren a su grupo familiar.
- **Ley 1315 de 2009** Busca garantizar la atención y prestación de servicios integrales con calidad al adulto mayor en las instituciones de hospedaje, cuidado, bienestar y asistencia social
- **Ley 1850 de 2017.** Esta ley modifica las leyes concernientes a la protección al adulto mayor, y dispone lo siguiente:
- **Art. 2.12** Será función del Consejo Nacional del Adulto Mayor, promover **la creación de redes de apoyo** con el fin de asegurar los vínculos, la compañía y el apoyo del núcleo familiar del adulto y así evitar la institucionalización y la penalización. Ya que es necesario involucrar de manera directa a la familia quien es la encargada de suplir la satisfacción de necesidades biológicas y afectivas de los individuos; responde por el desarrollo integral de sus miembros y por la inserción de estos en la cultura, la transmisión de valores para que se comporten como la sociedad espera de ellos. De ahí que la pertenencia a una familia constituye la matriz de identidad individual.
- **Art. 7.t** que modifica los deberes del estado, definidos en la Ley 1251 de 2008, adiciona como deber del Estado promover la creación de redes familiares, municipales y departamentales buscando el fortalecimiento y la participación activa de los adultos mayores en su entorno. Con el fin de permitir a los Adultos Mayores y sus familias fortalecer vínculos afectivos, comunitarios y sociales

A nivel distrital, la política rectora es la Política Pública social para el envejecimiento y la vejez 2010 - 2025, la cual considera en su 4º eje la promoción de programas dirigidos a fomentar la salud mental para todas las personas en proceso de envejecimiento, además que determina la importancia de vincular la creación de programas de salud mental, estabilidad emocional y buenas relaciones familiares para el adulto mayor, y así este pueda vivir sin humillaciones en la vejez.

Adicionalmente, el **Plan de Desarrollo 2020 - 2024** considera lo siguiente:

- **Artículo 102** Plan de Prevención y Atención Efectiva, Humanizada e Integral de salud mental. La Secretaría Distrital de Salud formulará e implementará un Plan de Prevención y Atención Efectiva, Humanizada e Integral para tratar a las personas con trastornos y enfermedades mentales, con enfoque poblacional de niñez y **adulto mayor**, y de género hacia las mujeres, territorializado en las 20 localidades de la ciudad. Este plan deberá ser revisado y actualizado anualmente.

## 5. Competencias del Concejo

Este proyecto de acuerdo está facultado bajo lo estipulado por el artículo 14 de la ley 1421 de 1993, el cual versa de la siguiente forma: Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:



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

## 6. Impacto Fiscal

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional mediante Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Se declara que el presente proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

Ahora, para el desarrollo de la política pública de envejecimiento en la ciudad, el artículo 150 del Plan de Desarrollo modificó el artículo 6to del Acuerdo 669 de 2017, el cual establece que “los recursos generados y recaudados por concepto de la “Estampilla para el Bienestar del Adulto Mayor”, serán destinados a la construcción, instalación, mantenimiento, adecuación, dotación y funcionamiento de Centros de Bienestar o Centros de Protección Social, Centros Día y otras modalidades de atención, así como el desarrollo de programas y servicios sociales dirigidos a las personas adultas mayores del Distrito. **El producto de dichos recursos se destinará en un 70% para la financiación de los Centros Día y otras modalidades de atención, así como el desarrollo de programas y servicios sociales dirigidos a las personas adultas mayores del Distrito** y el 30% restante, al financiamiento de los Centros de Bienestar o Centros de Protección Social del adulto mayor, en los términos previstos en la ley 1276 de 2009, sin perjuicio de los recursos adicionales que puedan gestionarse a través de otras fuentes como el Sistema General de Regalías, el Sistema General de Participaciones, el sector privado y la cooperación internacional, principalmente”.

## 7. Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, se entiende la obligación del Estado, expresado en la Alcaldía Mayor de Bogotá y este Concejo Distrital, de desarrollar, fomentar e incentivar programas e iniciativas que permitan combatir contra los sentimientos de soledad y aislamiento social que representan una amenaza e impacto en la salud física y mental de los adultos mayores, y por tanto se vuelve imperativa la ejecución de estrategias que atiendan a los resultados de la evidencia científica por así reducir los riesgos a la salud descritos en la justificación del presente proyecto.

Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 243 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE ATENCIÓN, FORTALECIMIENTO DE LA SALUD MENTAL Y FÍSICA DE LA PERSONA MAYOR, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

### **ACUERDA**

**ARTÍCULO 1º Objeto:** Crear el programa de acompañamiento integral para el desarrollo social y disfrute pleno de los derechos de la persona mayor en Bogotá, con el fin fortalecer sus redes colectivas, así como su salud mental y física.

**ARTÍCULO 2º Diseño e implementación:** La Secretaría Distrital de Integración Social será la entidad encargada y responsable de ejecutar el presente acuerdo, en coordinación con otros sectores, organismos o entidades públicas y privadas, para el desarrollo de un programa de voluntariado diseñado para construir, promover espacios de comunicación y acompañamientos periódicos con adultos mayores que se encuentran en riesgo de abandono o aislamiento social que pueda repercutir en su salud física o mental.

**Parágrafo 1.** La Secretaría Distrital de Integración Social coordina la convocatoria de los voluntarios, establece un programa de capacitación mediante la enseñanza de un código de conducta y buenas prácticas para entablar conversaciones y contactos con los adultos mayores.

**ARTÍCULO 3º Plan de capacitación:** La Secretaría de salud en coordinación con la Secretaria Distrital de Integración social elaborarán un plan de capacitación de voluntarios, mediante el cual se sensibilice, asesore, asista técnicamente y equipe con las herramientas adecuadas para el trato con personas mayores que se encuentran en riesgo de abandono o aislamiento social y cuyo estado de salud física o mental esté o pueda verse afectado.

### **ARTÍCULO 4º Lineamientos del programa:**

- Caracterizar a la persona mayor **en riesgo de abandono o aislamiento social** en Bogotá D.C, mediante la realización de una encuesta de línea base que incluya un perfilamiento de intereses y personalidad del sujeto.
- El Distrito deberá evaluar y realizar seguimiento estricto a la ejecución del programa de voluntariado.
- Coordinar el emparejamiento de acuerdo a aptitudes, intereses y rasgos individuales de voluntarios y personas mayores.

- Realizar seguimiento periódico a la realización de reuniones virtuales, telefónicas o presenciales al menos dos veces a la semana entre voluntario y adulto mayor.
- Propiciar el acceso a llamadas grupales o reuniones virtuales y presenciales al menos una vez al mes, en donde los adultos mayores puedan interactuar con pares que se encuentran en el mismo programa, con el objetivo de que estos generen mayores conexiones duraderas que les permita mejorar su vida social y mejorar su calidad de vida.
- Implementar un enfoque de género para mitigar los efectos diferenciados que tiene el aislamiento social y los sentimientos de soledad sobre la salud física y mental de las personas mayores.
- El Distrito deberá evaluar al menos una vez al año el impacto de la medida sobre la salud mental y el sentimiento de soledad o aislamiento en los adultos mayores, por lo cual deberá medirlo mediante la escala UCLA-Loneliness Scale, que es una de las más utilizadas para medir el sentimiento de soledad.
- El Distrito deberá evaluar y realizar seguimiento estricto a voluntario en su actividad.

**ARTÍCULO 5º Incentivos:** La Administración Distrital podrá definir los incentivos que considere pertinentes, direccionados a los jóvenes para que estos participen y se involucren activamente en calidad de voluntarios.

**ARTÍCULO 6º Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## Referencias

- Bowling & Ann, C. R. (2012). *A Longitudinal Analysis of Loneliness Among Older People in Great Britain*. doi:<https://doi.org/10.1080/00223980.2011.609572>
- Gill Windle, K. M. (2011). *BMC*. Obtenido de <https://hqlo.biomedcentral.com/articles/%2010.1186/1477-7525-9-8>
- Hankey, G. (2017). *Preventable stroke and stroke prevention*. doi:<https://doi.org/10.1111/j.1538-7836.2005.01427.x>
- OMS. (2012). *Envejecimiento activo: un marco político\**. Obtenido de [https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/vejez/oms\\_envejecimiento\\_activo.pdf](https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/pdf/vejez/oms_envejecimiento_activo.pdf)
- Pirkko E Routasalo, N. S. (2006). *Social contacts and their relationship to loneliness among aged people - a population-based study*.
- Rocach, A. (2019). *The Psychological Journey To and From Loneliness*. Obtenido de <https://www.elsevier.com/books/the-psychological-journey-to-and-from-loneliness/rokach/978-0-12-815618-6>
- Rodríguez, M. (2009). *La soledad en el anciano*. Obtenido de <http://scielo.isciii.es/pdf/geroko/v20n4/comunicacion2.pdf>
- Trisha Petite, J. M. (2015). *A Systematic Review of Loneliness and Common Chronic Physical Conditions in Adults*. doi:10.2174/1874350101508010113

**PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2023****PRIMER DEBATE****"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

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

**2. ANTECEDENTES**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación en la vigencia 2022 así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
254-2022	Por medio del cual se establecen lineamientos para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones de Transmilenio de la ciudad.	H.C. Diego Cancino, H.C Juan Felipe Grillo	Archivado

**3. JUSTIFICACIÓN**

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

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

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

las necesidades de esta población, pero que también constituyan una fuente de ingresos para el sistema.

De esta forma, este Proyecto de Acuerdo procura mejorar las condiciones económicas de gran parte de esta población, a partir de la incorporación de la modalidad de alquiler para la venta de productos de confitería, productos comestibles empaquetados y bebidas envasadas. Esta no es solo una apuesta por la formalización, sino que también es una apuesta para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones del sistema. Así, esta propuesta se constituirá formalmente como un mecanismo de captura de valor, que seguramente dejará importantes cifras para el sistema Transmilenio.

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

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

#### **4. MARCO LEGAL**

##### **A nivel Constitucional**

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

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

##### **A nivel Nacional**

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

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

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

#### **A nivel Distrital**

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

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

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

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

reconocidos por las normas legales y la jurisprudencia de las Altas Cortes colombianas. Se debe presumir la buena fe respecto de aquellas actividades que realizan los vendedores informales, no pueden ser consideradas por sí mismas ilegales, ni pueden ser estigmatizadas o criminalizadas por esta razón.

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

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

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

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

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

## 5. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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

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

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

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

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

## 6. IMPACTO FISCAL

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



## **7. CONCLUSIONES**

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

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2023****PRIMER DEBATE****"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

**ACUERDA**

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

**Artículo 2- Definiciones.**

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### Referencias

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2023****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL DE BOGOTÁ****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO**

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

**2. ANTECEDENTES**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
161-2021	Por medio del cual se dictan los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.	H.C. Andrés Darío Onzaga Niño (Coordinador) y H.C. Marco Fidel Acosta Rico	Archivado

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

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

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

### 3.1 Problemáticas

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

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

### 3.2 Contexto

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

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

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

### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1 Marco Constitucional

**Artículo 2.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

#### 3.2 Marco Legal

##### Ley 1682 de 2013

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

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

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

#### 3.3 Marco Normativo Distrital

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

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

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

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

## 5. IMPACTO FISCAL

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

Esta iniciativa no genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto se podrá desarrollar en el marco de las competencias y el alcance la Unidad de Mantenimiento vial de Bogotá.

## 6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 245 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

#### **ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Dictar los lineamientos para la migración móvil del aplicativo de mantenimiento vial de Bogotá.

#### **ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.**

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

#### **ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

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

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

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

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

**Presidente del Concejo****Secretaría General****Alcalde Mayor****Referencias**

Dharmwan, S. (17 de Marzo de 2021). *CYNOTECK*. Obtenido de Aplicaciones híbridas frente a aplicaciones nativas : <https://cynoteck.com/es/blog-post/hybrid-apps-vs-native-apps-the-checklist/#:~:text=La%20principal%20diferencia%3A%20Las%20aplicaciones,ya%20sea%20Android%20o%20iOS>.

UMV . (16 de Julio de 2021). *2021*. Obtenido de IDU Y UMV Unen Esfuerzos Para El Mantenimiento De La Malla Vial De Bogotá: <https://www.umv.gov.co/portal/2021/07/16/idu-y-umv-unen-esfuerzos-para-el-mantenimiento-de-la-malla-vial-de-bogota/>

**PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2023****PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECÚEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto generar incentivos a las empresas que instalen y/o adecúen biciparqueaderos en sus instalaciones o cerca de ellas.

Si bien ya se han adelantado acciones por parte de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Concejo de Bogotá, urge la implementación de mayores incentivos a las empresas para que adecúen espacios dentro y fuera de sus instalaciones para el funcionamiento de biciparqueaderos.

**2. ANTECEDENTES**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
227-2022	“Por medio del cual se establecen incentivos a empresas que instalen y/o adecúen biciparqueaderos en sus instalaciones o cerca de ellas”	H.C. Luis Carlos Leal Angarita (Coordinador) y H.C. Luz Marina Gordillo Salinas	Archivado

**3. JUSTIFICACIÓN**

Como bien se recuerda, la crisis de la pandemia del Covid-19 conllevó a un gran cambio en el comportamiento y hábitos de los habitantes de las ciudades. Y dentro de estos cambios, se evidenciaron nuevos patrones de movilidad de los habitantes de la ciudad de Bogotá, principalmente en el desplazamiento a sus lugares de trabajo. Por esta razón, las nuevas medidas de autocuidado implementadas por el Gobierno Nacional aceleraron el proceso de concientización de los ciudadanos a una movilidad más sostenible, más segura y más sana. Descrito en cifras, en los primeros meses del año 2020 se registraban 350.000 viajes diarios en bicicleta y en diciembre del mismo año esta cifra superó los 650.000 viajes diarios en bicicleta, lo que reveló un incremento del 80 % (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Por esta razón, como respuesta a la gran demanda

de biciusuarios se implementaron más de 84 kilómetros de ciclovías temporales, principalmente en la Avenida Carrera Séptima, Avenida Novena, Avenida Suba, Avenida Calle 72, Avenida Calle 13, entre otras.

A continuación, se presentan los volúmenes promedio de ciclistas registrados al día en las nuevas ciclorrutas y ciclovías temporales en horas pico durante el mes de diciembre, con corte al día 18 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020):

		<b>PROMEDIO AM (06:00-08:00) DICIEMBRE*</b>	<b>PROMEDIO PM (17:00- 19:00) DICIEMBRE*</b>
35 KM	Autosur	8553	8508
	Av. Américas	6126	7081
	Av. Suba	3606	3534
	Calle13	2857	3097
	Calle 80	1560	1983
	Carrera 7	1067	860
	Carrera 9	1570	1445
45 KM+4KM	Av. 1 de Mayo	3820	3519
	Carrera 68	3771	3612
	Av. Caracas	2627	2629
	Calle 72	1818	1677
	Calle 68	1108	1300
	Calle 13	1675	1515
	Ciclo Alameda Medio Milenio	924	950

Como resultado de un mayor número de viajes en bicicleta, en el mes de septiembre del año 2020 se registró un gran incremento en la velocidad de algunos corredores viales con respecto al mismo periodo del año pasado. En la carrera 7 la velocidad incrementó un 18%, en la Calle 13 incrementó un 20%, en la Avenida 68 incrementó un 14% y en la Avenida Suba incrementó del 6% (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020).

Sin embargo, además de la demanda de vías que se generó por los biciusuarios, también se generó una gran demanda de biciparqueaderos en la ciudad de todas aquellas nuevas personas que

decidieron montarse en este medio de transporte. Por consiguiente, vale mencionar que, si bien se busca fortalecer la política de la bicicleta es fundamental implementar beneficios para que las empresas de carácter privado se animen a habilitar nuevos biciparqueaderos fuera o dentro de sus instalaciones. Hoy en día, Bogotá cuenta con aproximadamente 20.000 biciparqueaderos y se espera seguir aumentando esta cifra en los próximos años. Los biciparqueaderos certificados están distribuidos en 23 centros comerciales, 21 portales y estaciones de Transmilenio, 21 empresas, 87 parqueaderos públicos, 37 entidades Distritales y 13 universidades (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Entre las principales características que deben cumplir los biciparqueaderos, la Secretaría Distrital de Movilidad expone: “servicio de aire para las llantas, préstamo de candados, ciclo taller, espacios cubiertos, dispositivos antirrobo, fuente de hidratación, duchas y lockers” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Así pues, es importante tener en cuenta el documento de “PROCEDIMIENTO Y PARÁMETROS PARA AVALAR LA VIABILIDAD TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA HABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CICLOPARQUEADEROS” (*“Por medio del cual se realiza modificación al ítem 4.2 Determinación de la viabilidad financiera, y se deroga la versión 0.0 del presente documento”*).

El documento aprobado en julio del 2021, presenta los parámetros esenciales para la implementación de los biciparqueaderos dentro o fuera de las empresas. Entre estas están: las condiciones físicas; además, de la tipología y especificaciones del mobiliario permitido para ser implementada en éstos espacios. Entre los principales modelos permitidos están: (1) Modelo «U» invertida, (2) Modelo horizontal para sujeción de ruedas, (3) Modelo vertical o colgante y (4) Modelo horizontal en dos niveles (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Ahora bien, la determinación de la viabilidad financiera es uno de los puntos clave de éste documento, por esta razón, es importante tener como guía la siguiente información.

“... el porcentaje de descuento al contribuyente del valor a pagar del impuesto de Industria y Comercio (ICA) es de hasta el 120% del monto total invertido para la habilitación y funcionamiento de los cicloparqueaderos, incluida la póliza de responsabilidad para su primer año, y del 5% del costo inicial calculado en UVT por los siguientes años por su mantenimiento”.

“Nota 1: De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 29 del Acuerdo Distrital 780 de 2020, el valor máximo de la bolsa de las inversiones respecto de la cual se reconocerá el descuento tributario por la habilitación y mantenimiento de cicloparqueaderos, será de 421.265 UVT ” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Es importante mencionar que, aquellos cicloparqueaderos que cumplan con las condiciones mínimas de funcionamiento tendrán la oportunidad de hacer parte del programa de Sellos de Calidad Oro y Plata que dirige la Secretaría Distrital de Movilidad. Entre las características básicas

están: (1) Cantidad de cupos destinados para el parqueo de bicicletas, (2) Condiciones físico-espaciales del parqueadero, (3) Tipologías implementadas, (4) Servicios complementarios, (5) Accesibilidad para cualquier tipo de ciclista (6) Señalización y demarcación del lugar y (7) Cumplimiento de la normatividad vigente (Secretaría Jurídica Distrital, 2021)

## 4. MARCO LEGAL

### 4.1 Constitucional

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

**Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

**Artículo 334.** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

### 4.2. Marco Legal

#### Ley 1811 de 2016

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

(...)

**Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado

de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

### **4.3. Normatividad Distrital**

#### **Acuerdo 087 de 2003.**

**Artículo primero:** Para todos los efectos del presente Acuerdo, entiéndase como Espacios Alternativos y Complementarios de Transporte, en el Distrito Capital, las ciclorrutas, ciclo parqueaderos, ciclo puentes y todos aquellos espacios que permiten mejorar la movilidad urbana y que tienden a reducir la contaminación y la congestión vial en la ciudad  
(...)

**Artículo cuarto: conectividad del sistema de ciclorrutas, cicloparqueaderos y ciclopuentes.** Se deberá garantizar por parte de la Administración Distrital en cabeza de las entidades competentes la conectividad de todo el sistema, garantizando con ello la seguridad de todos aquellos usuarios de dicho sistema.

#### **Decreto 319 de 2006.**

**Artículo 26°.** La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar. Igualmente, el Plan Maestro de Movilidad establece que toda institución educativa, pública o privada deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.

#### **Acuerdo 558 de 2014.**

**Artículo 1. Objeto.** La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin (...).

**Artículo 2.** Para efectos de articular la estrategia “Onda Bici Segura” con el Sistema Integrado de Transporte Público, la Administración Distrital adoptará e implementará medidas para garantizar la seguridad en los cicloparqueaderos y demás infraestructura que se utilice para los fines del presente Acuerdo.

#### **Resolución 274 de 2014. Empresa De Transporte Del Tercer Milenio-Transmilenio S.A**

**Artículo Primero.** - Modificar la resolución 078 del 31 de Julio de 2000 en lo que corresponde a la modificación del siguiente documento:

Código	Versión	Nombre
T-DM-001	1	Protocolo para el uso de los cicloparqueaderos del Sistema TransMilenio

## 1. OBJETO

Definir las condiciones para la utilización de los cicloparqueaderos ubicados en diferentes espacios del Sistema Transmilenio.

## 2. ALCANCE

Este protocolo cubre las condiciones generales para el uso de los cicloparqueaderos y para las actividades de control asociadas al uso de estos.

Este protocolo es de conocimiento y aplicación de todos los ciudadanos usuarios del servicio, servidores públicos y contratistas de TRANSMILENIO S.A., funcionarios de los agentes del Sistema, el personal de vigilancia y la Policía Nacional.

### **Decreto 126 de 2020**

*Por medio del cual se establecen medidas transitorias para el manejo del riesgo derivado de la pandemia por Coronavirus COVID-19 durante el estado de calamidad pública declarado en el distrito capital y se toman otras determinaciones.*

**Artículo 6. Cicloparqueaderos.** Con el ánimo de incentivar la utilización de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible, los estacionamientos públicos y privados deberán, durante el estado de calamidad decretado en el Distrito Capital, aumentar sus cupos para el estacionamiento de bicicletas como mínimo en un veinte por ciento (20%), brindando las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de las bicicletas.

**Parágrafo.** Durante este período se autoriza al sector privado a instalar mobiliario de cicloparqueaderos en espacio público previa comunicación al Departamento Administrativo Defensoría del Espacio Público, el cual podrá en todo momento regular su adecuada instalación y uso, o desautorizar una instalación. Lo anterior sin perjuicio de la instalación de cicloparqueaderos en el espacio público por parte del Distrito en el marco de su competencia para ejercer dicha actividad.

### **Acuerdo 780 De 2020**

**Artículo 26. Descuento tributario en el Impuesto de Industria y Comercio y su Complementario de Avisos y Tableros por la habilitación y el mantenimiento de ciclo**



**parqueaderos.** Los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas que realicen inversiones entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2024, para habilitar y mantener ciclo parqueaderos en Bogotá; podrán acceder a un descuento tributario hasta por 5 años, contados a partir del año siguiente en que realicen las inversiones; siempre y cuando, los mismos cumplan las condiciones de diseño y calidad establecidos por el reglamento que para el efecto expida la Secretaría Distrital de Movilidad y sean adicionales a los requeridos por la norma.

**Artículo 27. Descuento tributario en el ICA por la habilitación y el mantenimiento de los ciclo parqueaderos.** Los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas podrán tener un descuento tributario en el impuesto de hasta el 120% en el primer año; correspondiente al monto total invertido para la habilitación y funcionamiento de los ciclo parqueaderos, incluida la póliza de responsabilidad, y del 5% del costo inicial calculado en UVT por los siguientes años por su mantenimiento.

**Parágrafo.** La Secretaría Distrital de Movilidad definirá los valores máximos de inversión para cada unidad de parqueo para bicicletas tipo RACK (12 parqueos de bicicleta en promedio) destinada para la habilitación de ciclo parqueaderos según la reglamentación que para el efecto se expida. En cualquier caso, estos valores corresponderán al descuento que como máximo podrá descontarse al contribuyente del valor a pagar del Impuesto de Industria y Comercio.

**Artículo 28. Condiciones para acceder al descuento tributario.** Los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas que deseen acceder al descuento previsto en el artículo anterior deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Los comercios y servicios que cuenten con un cupo disponible para estacionamiento de vehículos de entre 12 y 120 cupos, deberán asignar al menos un 25% más de cupos adicionales a los ya existentes para bicicletas después de cumplir la norma.
- b) Los comercios y servicios que cuenten con un cupo disponible para estacionamiento de vehículos superior a 120 cupos deberán asignar para el estacionamiento de bicicletas un 30% más de los cupos habilitados para estacionamiento de vehículos después de cumplir la norma.
- c) Los comercios y servicios que tengan un cupo disponible para el estacionamiento de vehículos de entre 1 y 11 cupos, deberán asignar al menos ocho (8) espacios más para el estacionamiento de bicicletas; después de cumplir la norma.
- d) Los comercios y servicios que no tengan parqueadero de vehículos deberán asignar al menos seis (6) espacios para el estacionamiento de bicicletas.

**Artículo 29. Monto Máximo de la bolsa de las inversiones con descuento tributario en la ciudad.** El valor máximo de la bolsa de las inversiones respecto de la cual se reconocerá el

descuento tributario por la habilitación y mantenimiento de ciclo parqueaderos, será de 421.265 UVT.

**Artículo 30. Habilitación de parqueaderos.** La habilitación de ciclo parqueaderos se podrá hacer en establecimientos de comercio propios o de propiedad de un tercero contribuyente del Impuesto de Industria y Comercio, en cualquier punto de la ciudad. **Parágrafo.** En el caso de los contribuyentes que opten por esta alternativa, previa suscripción del contrato o comodato de entrega del ciclo parqueadero a un pequeño contribuyente bajo su responsabilidad, podrán acordar publicidad en los mismos, menor a los 8 metros cuadrados y el descuento tributario se podrá distribuir entre el 90% para quien realice la inversión y del 10% para quien lo recibe para su administración.

**Artículo 31. Presentación de proyectos.** Los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas que deseen obtener los beneficios tributarios referidos en el presente Acuerdo, deberán previamente presentar sus proyectos de inversión al Comité Interinstitucional conformado que se cree en el reglamento para estos efectos, quien decidirá su viabilidad técnica, legal y financiera y responderá por el cumplimiento del monto máximo.

**Parágrafo 1.** Los ciclo parqueaderos deberán permanecer habilitados durante el término de 5 años desde su entrada en funcionamiento, para no perder el beneficio.

**Parágrafo 2.** La Secretaría Distrital de Movilidad podrá verificar en cualquier momento sobre el cumplimiento de la habilitación y el funcionamiento de los ciclo parqueaderos y remitirá un informe anual a la Secretaría Distrital de Hacienda.

**Artículo 32. Verificación de requisitos para acceder al descuento.** La Secretaría Distrital de Movilidad deberá informar a la Secretaría Distrital de Hacienda, el listado de contribuyentes que en el año gravable inmediatamente anterior hayan habilitado ciclo parqueaderos en las condiciones previstas en el presente Acuerdo.

#### **Decreto 379 de 2021.**

**Artículo 5. Segmentos viales con estacionamiento.** La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará la creación, modificación o supresión de los segmentos viales con estacionamiento en vía autorizado.

**Parágrafo.** En caso de implementación de proyectos tales como ciclorrutas, peatonalizaciones temporales o permanentes, zonas de cargue y descargue, zonas amarillas, pacificaciones, rutas o proyectos asociados al transporte público o privado, instrumentos de planeamiento, cicloparqueaderos, sistemas de bicicletas, sistemas de micromovilidad, o por motivos de seguridad vial, entre otros, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá modificar los segmentos viales, de acuerdo con el estudio técnico correspondiente”.

### **Acuerdo 811 de 2021**

**Artículo 1. Objeto.** Impulsar la movilidad sostenible y la implementación de tecnologías cero emisiones, tanto de gases de efecto invernadero, como de material particulado en el Sistema Integrado de Transporte Público y en el transporte oficial, como acciones para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización y los contenidos en el Acuerdo Distrital 790 de 2020 para enfrentar la Emergencia Climática en Bogotá D.C.

(...)

**Artículo 6. Apertura de servicios complementarios.** En aras de la promoción de la movilidad sostenible, la Administración Distrital y los prestadores de servicios de vehículos de movilidad individual podrán adelantar los análisis técnicos, legales y financieros, que permitan el uso de servicios complementarios por parte de toda la ciudadanía, incluyendo, pero sin limitarse a estaciones de recarga, cicloparqueaderos, talleres de mecánica de bicicletas entre otros.

### **Acuerdo 794 de 2021**

**Artículo 1.- Objeto.** El presente Acuerdo busca incentivar que las personas naturales o jurídicas que presten el servicio de estacionamiento fuera de vía, ofrezcan cupos gratuitos de estacionamiento de bicicletas, como estrategia para fomentar un mayor uso de ese modo de transporte sostenible.

### **Resolución conjunta 001 de 2021.**

**Artículo 1. Objeto:** Reglamentar la estrategia de sellos de calidad para cicloparqueaderos y los incentivos por ofrecer servicios de estacionamiento de bicicletas gratuitos y seguros en el marco de los artículos 2 y 3 del Acuerdo Distrital 794 de 2021; y establecer el procedimiento para la autorización del cobro de la tarifa máxima por minuto para el estacionamiento de vehículos automotores definida en el Decreto Distrital 461 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación:** Las disposiciones contenidas en la presente resolución sobre la estrategia de Sellos de Calidad para Cicloparqueaderos, aplicará para las personas jurídicas de derecho público que tengan estacionamientos, así como para las personas naturales o jurídicas de derecho privado que presten el servicio de estacionamiento fuera de vía y adicionalmente soliciten la autorización de la administración para ser beneficiarios de los incentivos del Acuerdo Distrital 794 de 2021 por ofrecer voluntariamente cupos gratuitos de estacionamiento de bicicletas.

**Artículo 3. Estrategia de Sellos de Calidad para Cicloparqueaderos:** La Secretaría Distrital de Movilidad reconocerá y otorgará una certificación en las categorías “Sello Oro” y “Sello Plata” a los

estacionamientos o parqueaderos abiertos al público que han adoptado buenas prácticas para promover el transporte no motorizado, atendiendo a los siguientes criterios:

1. Cantidad de cupos destinados para el parqueo de bicicletas
2. Condiciones físico-espaciales del parqueadero
3. Tipologías implementadas
4. Servicios complementarios
5. Accesibilidad para cualquier tipo de ciclista
6. Señalización y demarcación del lugar
7. Cumplimiento de la normatividad vigente

### **Decreto 091 de 2021**

**Artículo 1°.** - **Objeto.** Reglamentar aspectos técnicos y procedimentales asociados al descuento tributario en el Impuesto de Industria y Comercio y su Complementario de Avisos y Tableros por la habilitación y el mantenimiento de ciclo parqueaderos de conformidad con los artículos 26, 27, 28, 30, 31 y 32 del Acuerdo Distrital 780 de 2020.

**Artículo 2°.** - **Comité Interinstitucional de Ciclo parqueaderos.** Crear el Comité Interinstitucional de Ciclo parqueaderos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31 del Acuerdo Distrital 780 de 2020, el cual determinará la viabilidad técnica, legal y financiera de los proyectos de habilitación y mantenimiento de ciclo parqueaderos que presenten los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes, parqueaderos o estacionamientos para bicicletas, que deseen obtener los beneficios tributarios referidos en el citado Acuerdo.

### **Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024**

**Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente 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 calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la 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; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del 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 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

**Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible**

No	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
64	Implementar 5000 cupos de cicloparqueaderos	Número de cupos de cicloparqueaderos implementados	6.059	Transmilenio, 2019	11.059

**Programas Estratégicos Propósito 4: Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible**

No	Programas Estratégicos	No	Meta estratégica	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
13	Sistema de movilidad sostenible	90	Implementar 5000 cupos de cicloparqueaderos	Número de cupos de cicloparqueaderos	6.059	Transmilenio, 2019	11.059

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

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

**4. COMPETENCIA DEL CONCEJO (Ley 1421 de 1993)**

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

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

(...) 19. Dictar normas de tránsito y transporte.

## **5. IMPACTO FISCAL**

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

## **6. CONCLUSIONES**

Como consecuencia de la llegada del Covid-19 a la ciudad, en el territorio se aceleraron los procesos de movilidad no motorizada y de teletrabajo que se venían adelantando desde hace años, pero en los cuales no habían sido tan notorios los resultados. Por esta razón, es claro que el papel de las entidades públicas es aprovechar estos escenarios y brindar a los ciudadanos opciones para que continúen movilizándose de manera sostenible en la ciudad. En conclusión, la implementación de incentivos a las empresas por parte de las entidades competentes para la promoción de biciparqueaderos, asegura una ciudad una ciudad más equitativa y más consciente de la movilidad sostenible.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 246 DE 2023****PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECÚEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. Objeto:** El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto generar incentivos a las empresas que instalen y/o adecúen biciparqueaderos en sus instalaciones o cerca de ellas.

**ARTÍCULO 3. Lineamientos.** El porcentaje de descuento al contribuyente y/o persona jurídica del valor a pagar del impuesto de Industria y Comercio (ICA) es de hasta el 150% del monto total invertido para la habilitación y funcionamiento de los biciparqueaderos, incluida la póliza de responsabilidad para su primer año, y del 8% del costo inicial calculado en UVT por los siguientes años por su mantenimiento.

**Parágrafo 1.** Lo demás requerimientos para aplicar al descuento por habilitación de biciparqueaderos deben ser tomados del documento: “PROCEDIMIENTO Y PARÁMETROS PARA AVALAR LA VIABILIDAD TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA HABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CICLOPARQUEADEROS”.

**ARTÍCULO 4. Plazo.** Se fija un plazo no mayor a 12 meses para la adopción y entrada en vigencia del presente Acuerdo.

**ARTÍCULO 5. Vigencia.** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### Referencias

- Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Secretaría Distrital de Movilidad*. Obtenido de El 2020 fue el año de la bici en Bogotá:  
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/el\\_2020\\_fue\\_el\\_ano\\_de\\_la\\_bici\\_en\\_bogota](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/el_2020_fue_el_ano_de_la_bici_en_bogota)
- Secretaría Jurídica Distrital. (5 de Junio de 2021). *Régimen Legal de Bogotá*. Obtenido de Resolución Conjunta 001 de 2021 Secretaría Distrital de Movilidad - Secretaría Distrital de Gobierno: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=113882>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (7 de Julio de 2021). Obtenido de PROCEDIMIENTO Y PARÁMETROS PARA AVALAR LA VIABILIDAD TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA HABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE CICLOPARQUEADEROS.:  
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2021-07-14/20210707\\_procedimientos\\_y\\_parametros\\_plan\\_marshall\\_firmado.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2021-07-14/20210707_procedimientos_y_parametros_plan_marshall_firmado.pdf)
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (25 de Noviembre de 2021). *Mi ciudad*. Obtenido de En estos puntos de Bogotá encontrarás Cicloparqueaderos para tu bici ¡Conócelos!:  
<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/cicloparqueaderos-en-bogota-ubicacion-horarios-lugares-y-mas>



**PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2023****PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA CREACIÓN DE LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ ATRAE, POTENCIALIZA Y RETIENE TALENTOS”.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO**

Crear la estrategia “Bogotá atrae, potencializa y retiene talentos” con la cual se busca que, a los profesionales más destacados a nivel académico del distrito, se les incentive y se les siga cualificando, para garantizar su estabilidad y crecimiento, a través de la promoción de empleos fijos, subsidios para educación (posgrados) y una serie de subvenciones económicas. La estrategia contempla la selección por mérito de los mejores 3 resultados de las pruebas ECAES de cada carrera.

**2. ANTECEDENTES**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
226-2022	“Por medio del cual se promueve la creación de la estrategia “Bogotá atrae, potencializa y retiene talentos”.	H.C Maria Clara Namen, H.C Alvaro Acevedo	Archivado

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

Para iniciar es importante que tengamos claro el concepto de “fuga de cerebros” para esto me permito traer el concepto que nos expone la Universidad de los Andes en su Revista Económica Supuestos, de la Facultad de Economía donde definen el concepto así:

“La fuga de cerebros, **fuga de talentos** o migración altamente calificada es la emigración de profesionales y científicos formados en su país de origen a otras naciones, impulsados principalmente por la falta de oportunidades de desarrollo de sus áreas de investigación, por motivos económicos o por conflictos políticos en su país natal” (Universidad de los Andes, 2019)

El término 'fuga de cerebros' se originó en el Reino Unido a inicios de los 60s ante la preocupación por la emigración de profesionales a los EEUU.

### 3.1. Causas y consecuencias de la fuga de cerebros

Al hacer la revisión en el portal web de economía economipedia nos encontramos una serie de causas del fenómeno "fuga de cerebros" las cuales describiremos a continuación:

- **Falta de oportunidades:** La causa más importante es la falta de oportunidades. En realidad, es la que engloba todo lo demás. Una persona que tiene una formación superior y que está capacitada para trabajar en puestos de determinado rango, no aceptará cualquier puesto de trabajo.
- **Motivaciones económicas:** Existen casos en los que sí hay oportunidades. Sin embargo, las retribuciones económicas son de una cuantía inferior respecto a otros países. Esto es algo que dependerá del sector y de cómo valore el país a determinados tipos de profesionales.
- **Motivaciones profesionales:** Al contrario que en el caso anterior, aunque pueden darse conjuntamente, a veces las retribuciones económicas son adecuadas, pero no hay oportunidad de evolucionar. Es decir, tras varios años no ven siquiera la posibilidad de ascender de puesto o de mejorar las condiciones laborales.
- **Sectores sin inversión:** En no pocas ocasiones, ocurre que el sector no recibe inversión en algunos países. Por ejemplo, un científico que quiera dedicarse a investigar sobre determinada materia. Puede que en ese país no existan ayudas o inversores que permitan que desarrolle dicha investigación. O en caso de existir, no tienen medios suficientes.
- **Crisis económicas:** Las crisis económicas pueden motivar todo lo anterior. Incluso en países en los que sí hay oportunidades pueden desaparecer de un plumazo durante una crisis económica. Las empresas cierran, los salarios caen y las condiciones laborales, en general, empeoran.
- **Crisis políticas:** Por último y no por ello menos importante, existen situaciones de crisis políticas. Situaciones en las que el gobierno no permite que determinados sectores se desarrollen adecuadamente. Así pues, los elimina o los limita. En consecuencia, los profesionales del sector buscan empleo en otros países. En este punto, podríamos añadir también países en guerra (Lopez, 2019).

Al realizar un análisis Bogotá no es ajena a ninguna de estas problemáticas, toda vez que vemos la carencia de políticas claras en cuanto al desarrollo de los profesionales, a sus potenciales, a sus necesidades, y sobre todo en inversión en innovación y desarrollo científico.

Este fenómeno produce una disminución sustancial en términos de competitividad e innovación local. Pese a que no cuenta con un rango de edad predeterminado, en la mayoría de los casos, los jóvenes terminan siendo el sector con mayor participación dentro de este fenómeno.

El programa contempla la selección por mérito de los mejores 3 resultados de las pruebas ECAES de cada carrera a nivel nacional. Dado que la presentación de las pruebas ECAES resulta ser un requisito obligatorio para todas las personas que deseen obtener su título profesional, se garantiza la igualdad de condiciones para que todos tengan la misma oportunidad de ingresar al programa. También, es preciso señalar las condiciones a las que se verían sujetos los beneficiarios, que son: (i) Contratación mínima por 1 año y máxima por 2 años, directamente en alguna de las dependencias

y/o secretarías del Distrito. (ii) La posibilidad de realizar intercambios y darle continuidad a su vida laboral con algunas empresas locales que requieran aumentar su competitividad local y sean pieza clave para el Distrito. (iii) El financiamiento de becas para especializarse y seguir contribuyendo a la ciudad y (iv) La reducción de impuestos para la adquisición de vivienda propia en la capital del país.

### 3.2. Contexto

#### 3.2.1 Internacional

Algunos países han dado cuenta de experiencias exitosas (comunidades de profesionales en países diferentes a su país natal) y de políticas encaminadas a potencializar los índices de I+D, algunos ejemplos podemos destacar:

**Argentina:** El programa **raíces** declarado como política de estado por medio de la ley No 26421 de 2008 “Establézcase que el Programa Red de Argentinos Investigadores y Científicos en el Exterior (RAICES), creado en el ámbito del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, será asumido como política de Estado” (Ministerio de ciencia, tecnología e innovación- Argentina, 2008).

Lo interesante de esta ley es que cuenta con objetivos muy concretos para el fortalecimiento de las comunidades científicas y la creación de redes.

**Polonia:** se creó una ley con la que se exenta del pago del impuesto sobre la renta a unos dos millones de trabajadores jóvenes. Es un intento del gobierno por frenar la dramática fuga de cerebros que Polonia ha vivido desde que se incorporó a la Unión Europea hace 15 años (Expansión, 2019).

**Estados Unidos:** En 1980 se Promulgó el Régimen de propiedad intelectual, ley Bayh-Dole, según la cual los beneficiarios de fondos estatales para actividades de investigación y desarrollo tienen derecho a patentar invenciones y conceder licencias a empresas. Estos beneficiarios son fundamentalmente las universidades, los institutos y centros de investigación y los investigadores mismos. La finalidad de esa ley era promover la explotación de los resultados de las investigaciones financiadas por el Estado transfiriendo su titularidad a las instituciones que hicieron la investigación, que quedaban libres para negociar esa titularidad con la empresa (Uniandes, 2019).

**Unión Europea:** Se crea la estrategia **Europa 2020** “Tiene por objeto garantizar que la recuperación económica de la Unión Europea (UE) después de la crisis económica y financiera reciba el apoyo de una serie de reformas para construir unas bases sólidas para el crecimiento y la creación de ocupación en la UE hasta 2020. Al mismo tiempo que hace frente a las debilidades estructurales de la economía y los asuntos económicos y sociales de la UE, la estrategia también tiene en cuenta los desafíos a más largo plazo que suponen la globalización, la presión sobre los recursos y el envejecimiento (EUR-Lex, 2017)”.

**En España:** Se cuenta con el proyecto **Volvemos** este proyecto ha participado desde 2016 en la ayuda a unos 2.000 retornados se esta que está “desarrollando un estudio de viabilidad” para adaptarlo a “la nueva realidad sanitaria, laboral y de movilidad internacional” (Elisa Tasca, 2021).

### 3.2.2. Contexto Nacional

Colombia en la clasificación de competitividad Según la última edición del *Ranking* mundial de talentos del Instituto Internacional para el Desarrollo Gerencial (IDM por sus siglas en inglés ocupó el puesto 58 de 63 países evaluados, El Ranking Mundial de Talentos de IMD (WTR) evalúa el estado y el desarrollo de las competencias necesarias para empresas y la economía para lograr la creación de valor a largo plazo. Lo hace utilizando un conjunto de indicadores que mide el desarrollo, retención y atracción de una fuerza laboral altamente calificada nacional e internacional (Institute for Management Development, 2020).

Según cifras del Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES), se estima que, en Colombia, entre 2001 y 2017, fueron 4'290.760 las personas graduadas en educación superior, de los cuales el 21,5% fueron de posgrado, siendo su mayoría especializaciones. Como era de esperarse, las ciudades capitales lideraron las cuotas de graduados. (Mineducación, 2018)

Lo anterior se refleja en el Índice Global de Talento y Competitividad de 2018. Nuestro país ocupó el puesto 67, gracias a un muy bajo puntaje en el tema de retención y desarrollo. Allí el jaque fue el tema del rol vocacional en la educación y retención, y el mate fueron variables relacionadas a habilidades de conocimiento global por una precaria fuerza de trabajo con educación superior, escasos investigadores y una baja densidad emprendedora (Forero, 2018).

Colombia ha venido realizando esfuerzos en búsqueda de soluciones para aportar en la reducción de los índices de fuga de cerebros, por ejemplo:

**Colombia Nos Une:** Es un portal web que busca promover la creación de vínculos entre colombianos en diferentes partes del mundo y personas que tengan interés en Colombia generando un sistema de redes sociales que contribuye al fortalecimiento del capital social entre los colombianos y al desarrollo del país (Cancillería de Colombia, 2021).

**Comisión Intersectorial para el Retorno- CIR:** Fue creada mediante el Decreto 1000 de 2013 (Por el cual se reglamentan los artículos 2, 4, 9 y 10 de la ley 1565 de 2012), y tiene por objeto coordinar las acciones para brindar atención integral a la población migrante colombiana en situación de retorno (Cancillería de Colombia, 2021).

Las funciones de la Comisión Intersectorial para el Retorno son:

- Estudiar las solicitudes que presenten los connacionales para ser beneficiarios de alguno de los tipos de retorno de qué trata la Ley 1565 de 2012.
- Decidir acerca del cumplimiento de los requisitos del solicitante y del tipo de retorno del cual el solicitante será beneficiario.
- Presentar y analizar propuestas sobre programas, planes de apoyo y acompañamiento para el retorno.
- Orientar a las diferentes entidades competentes, en la inclusión de los colombianos en situación de retorno como beneficiarios de las políticas y programas vigentes para poblaciones que requieren tratamiento especial.
- Orientar a las diferentes entidades en el desarrollo de políticas, programas y proyectos para la adecuada atención de los colombianos en situación de retorno.

- Realizar el seguimiento a los casos aprobados por la Comisión.

**Es Tiempo de Volver:** COLCIENCIAS creó el programa para apoyar a colombianos que hayan obtenido título de doctorado en universidades extranjeras y que quisieran aportar al desarrollo social y económico del país a través de la financiación de estancias posdoctorales en universidades, centros de investigación, centros de desarrollo tecnológico y empresas. El programa contempló gastos de repatriación, gastos de sostenimiento y un plan de beneficios ofrecido por COLCIENCIAS y otras entidades aliadas (COLCIENCIAS, 2014).

Otras entidades a nivel nacional de régimen privado, también han hecho su aporte, como el caso de **Colfuturo** fundación sin ánimo de lucro. Su misión fundamental es apoyar a talentosos profesionales colombianos para que realicen posgrados en universidades de primer nivel en el exterior. Colfuturo con el programa **beca crédito** para posgrados en el exterior a **beneficiado 506 profesionales durante el 2021 con un costo total del programa:** USD 59.1 Millones (Colfuturo, 2021)

### 3.3. Beneficios de la iniciativa.

El programa contempla la selección por mérito de los mejores 3 resultados de las pruebas ECAES de cada carrera a nivel nacional. Dado que la presentación de las pruebas ECAES resulta ser un requisito obligatorio para todas las personas que deseen obtener su título profesional, se garantiza la igualdad de condiciones para que todos tengan la misma oportunidad de ingresar al programa. También, es preciso señalar las condiciones a las que se verían sujetos los beneficiarios, que son: (i) Contratación mínima por 1 año y máxima por 2 años, directamente en alguna de las dependencias y/o secretarías del Distrito. (ii) La posibilidad de realizar intercambios y darle continuidad a su vida laboral con algunas empresas locales que requieran aumentar su competitividad local y sean pieza clave para el Distrito. (iii) El financiamiento de becas para especializarse y seguir contribuyendo a la ciudad y (iv) La reducción de impuestos para la adquisición de vivienda propia en la capital del país.

Al crear políticas claras para potencializar la acumulación regional de capital humano es de gran importancia pues, es uno de los grandes determinantes del crecimiento y del desarrollo económico de las ciudades, para el caso específico de Bogotá, pues tal y como lo ha señalado El Banco Mundial, “el 74% de la riqueza de los países desarrollados está representada en su capital humano”.

Teniendo en cuenta que Bogotá lidera la participación del PIB per cápita a nivel nacional, es preciso crear un programa que permita seguir aumentando dicha participación, a través de la ampliación de la base empresarial, la diversificación de bienes y servicios, pero sobretodo en la producción intelectual, la innovación y la tecnología para aumentar la producción de bienes y servicios. De esta forma, surge la iniciativa de “Bogotá atrae talento”, la cual tiene por objeto atraer los profesionales más destacados a nivel académico del territorio nacional, a través de la promoción de empleos fijos, subsidios para educación (posgrados) y una serie de subvenciones económicas para incentivar su estadía.

Tener datos claros de la migración de personal calificado de la ciudad, con flujos estadísticos concretos permite organizar y realizar acciones que garanticen la atracción de talentos altamente calificados.

## 4. MARCO JURÍDICO

### 4.1. Marco constitucional.

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

Artículo 45. El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral.

### 4.2. Normativa Nacional

**Ley 1955 de 2019:** Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.

**Ley 1951 de 2019:** Por la cual se crea el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, se fortalece el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación y se dictan otras disposiciones.

**Decreto 584 de 1991:** Por el cual se reglamentan los viajes de estudio al exterior de los investigadores nacionales.

**Artículo 1º** Para efectos del presente Decreto se entiende por viaje de estudio al exterior, el desplazamiento a otro país para desarrollar actividades que impliquen formación, capacitación, adiestramiento o perfeccionamiento, que pueden ser, entre otras, programas de formación avanzada, cursos, pasantías, visitas de observación a centros de investigación, laboratorios, parques tecnológicos o afines, seminarios, foros, congresos, simposios y talleres.

**Decreto 393 del 08 de febrero de 1991:** Por el cual se dictan normas sobre asociación para actividades científicas y tecnológicas, proyectos de investigación y creación de tecnologías.

**Ley 2039 de 2020:** Por medio del cual se dictan normas para promover la inserción laboral y productiva de los jóvenes, y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto promover la inserción laboral y productiva de los jóvenes y dictar disposiciones que aseguren su implementación, en concordancia con el artículo 45 de la Constitución Política y los convenios internacionales firmados por Colombia que dan plena garantía a los derechos de los jóvenes.

**Ley 1324 de 2009:** Por la cual se fijan parámetros y criterios para organizar el sistema de evaluación de resultados de la calidad de la educación, se dictan normas para el fomento de una cultura de la evaluación, en procura de facilitar la inspección y vigilancia del Estado y se transforma el ICFES.

**Ley 1565 de 2012:** Por medio de la cual se dictan disposiciones y se fijan incentivos para el retorno de los colombianos residentes en el extranjero.

**Ley 2136 de 2021:** Por medio de la cual se establecen las definiciones, principios y lineamientos para la reglamentación y orientación de la Política Integral Migratoria del Estado Colombiano - PIM, y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 30: Incentivos y acompañamiento integral a los tipos de retorno.** El Gobierno nacional, a través de las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial para el Retorno, acompañará a los colombianos que regresen desde el exterior para contribuir a su inserción e integración en Colombia, brindando atención a sus necesidades a través de rutas y ofertas diferenciales en el territorio nacional por un periodo de 2 años, y que genere oportunidades económicas y sociales que aporten al desarrollo nacional.

Las entidades competentes mencionadas en este artículo coordinarán lo relacionado directamente con el retorno, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

(...)

Para el retorno académico, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, en coordinación con el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Educación Nacional, analizará la inclusión en su oferta institucional de un programa permanente para incentivar el retorno de los colombianos radicados en el exterior que obtengan títulos en educación superior de los niveles de maestría y doctorado. Este programa permitirá la inscripción de los retornados para la gestión de su vinculación laboral, profesional, y docente, mediante la publicación de sus perfiles académicos y profesionales, en la red del servicio público de empleo.

**Ley 1286 de 2009** “Por la cual se modifica la Ley 29 de 1990, se transforma a Colciencias en Departamento Administrativo, se fortalece el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia y se dictan otras disposiciones.”

**Artículo 2: Objetivos específicos.** Por medio de la presente Ley se desarrollan los derechos de los ciudadanos y los deberes del Estado en materia del desarrollo del conocimiento científico, del desarrollo tecnológico y de la innovación, se consolidan los avances hechos por la Ley 29 de 1990, mediante los siguientes objetivos específicos:

(...)

9. Fortalecer el desarrollo regional a través de políticas integrales de descentralización e internacionalización de las actividades científicas, tecnológicas y de innovación, de acuerdo con las dinámicas internacionales.

## **5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

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

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

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

## **6. IMPACTO FISCAL**

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



## **7. CONCLUSIONES.**

Teniendo en cuenta que Bogotá lidera la participación del PIB per cápita a nivel nacional, sería preciso crear un programa que permita seguir aumentando dicha participación, a través de la ampliación de la base empresarial, la diversificación de bienes y servicios, pero sobretodo en la producción intelectual, la innovación y la tecnología para aumentar la producción de bienes y servicios. De esta forma, surge la iniciativa de “Bogotá atrae talento”, la cual tiene por objeto atraer los profesionales más destacados a nivel académico del territorio nacional, a través de la promoción de empleos fijos, subsidios para educación (posgrados) y una serie de subvenciones económicas para incentivar su estadía.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 247 DE 2023**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA CREACIÓN DE LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ  
ATRAE, POTENCIALIZA Y RETIENE TALENTOS”.**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

**Artículo 1°. Objeto:** Crear la estrategia “Bogotá atrae, potencializa y retiene talentos” con la cual se busca que, a los profesionales más destacados a nivel académico del distrito, se les incentive y se les siga cualificando, para garantizar su estabilidad y crecimiento, a través de la promoción de empleos fijos, subsidios para educación (posgrados) y una serie de subvenciones económicas. La estrategia contempla la selección por mérito de los mejores 3 resultados de las pruebas ECAES de cada carrera.

**Artículo 2°. Entidades Responsables:** La administración Distrital, en el marco de sus competencias y en cabeza de la secretaría de Educación y demás entidades competentes, promoverán la creación de la estrategia “Bogotá atrae, potencializa y retiene talentos”

**Artículo 3°. Lineamientos:** la Estrategia “Bogotá atrae, potencializa y retiene talentos” debe contener como mínimo los siguientes lineamientos:

- a. Realizar diagnóstico y/o documento estadístico que contenga datos claros de profesionales altamente calificados residentes en el exterior.
- b. Crear redes de vinculación de Bogotanos investigadores y científicos
- c. Facilitar el retorno al país a aquellos investigadores Bogotanos residentes en el exterior.
- d. Involucrar al sector productivo de Bogotá, fundaciones ONG en las acciones del programa.
- e. Establecer base de datos de profesionales Bogotanos altamente calificados residentes en el exterior que aspiren regresar a la ciudad, con el fin de facilitar la búsqueda de inserción laboral.
- f. Establecer metodologías para la inserción laboral de profesionales altamente calificados de Bogotá.

**Artículo 4°. Campañas de difusión:** La administración Distrital elaborará campañas de difusión, con el fin de que la información del programa llegue a todos los interesados.

**Artículo 6°. Evaluación:** La administración Distrital enviará un informe semestral con los resultados de la implementación del presente acuerdo.

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

## COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

- Cancillería de Colombia. (2021). *Cancillería de Colombia*. Obtenido de Portal de Colombia Nos Une: <https://www.cancilleria.gov.co/portal-colombia-nos-une>
- COLCIENCIAS. (2014). *DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE CIENCIA, TECNOLOGIA E INNOVACION*.
- Colfuturo. (2021). *Beneficiarios*. Obtenido de <https://www.colfuturo.org/beneficiarios/directorio>
- Elisa Tasca, D. E. (2021). *El País*. Obtenido de Emigrantes de regreso a España: “La pandemia nos ha tocado la fibra. Vuelvo porque aquí está mi red de apoyo”: <https://elpais.com/espana/2021-06-29/emigrantes-de-regreso-a-espana-la-pandemia-nos-ha-tocado-la-fibra-vuelvo-porque-aqui-esta-mi-red-de-apoyo.html>
- EUR-Lex. (2017). *EUR-Lex*. (O. d. Europea, Editor) Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aem0028>
- Expansión. (2019). Conoce la solución de este país para frenar la fuga de cerebros. *Expansión*.
- Forero, R. Á. (2018). Fuga de talentos. *Semana*. Obtenido de <https://www.semana.com/opinion/columnistas/articulo/fuga-de-talentos-por-raul-avila-forero/265553/>
- Institute for Management Development. (2020). *World talent ranking 2020*. IMD WORLD TALENT RANKING 2020.
- Lopez, J. F. (2019). *Economipedia*. Obtenido de Fuga de cerebros: <https://economipedia.com/definiciones/fuga-de-cerebros.html>
- Mineducación. (2018). *Sistema Nacional de Información de la Educación Superior*. Obtenido del Sistema Nacional de Información de la Educación Superior.
- Ministerio de ciencia, tecnología e innovación- Argentina. (2008). *Ley Raíces-Estado Argentino*. Obtenido de Ley N° 26.421.: <https://www.argentina.gob.ar/ciencia/raices/ley-raices>
- Uniandes. (2019). *INFORME DE LA MISIÓN INTERNACIONAL DE SABIOS 2019 POR*. Bogotá.
- Universidad de los Andes. (2019). MENTES A LA DERIVA: SOBRE LA MIGRACIÓN DE CEREBROS COLOMBIANOS. *Supuestos Revista Económica*. Obtenido de <http://revistasupuestos.com/economia-aplicada/2019/2/12/mentes-a-la-deriva-sobre-la-migracin-de-cerebros-colombianos-en-el-p>

**PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2023****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE MECANISMOS DE ALERTA TEMPRANA TIPO BOTÓN DE PÁNICO EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ****EXPOSICION DE MOTIVOS****1. OBJETO**

El presente proyecto tiene por objeto dictar los lineamientos para adoptar mecanismos de alerta temprana tipo botón de pánico en el espacio público de Bogotá.

**2. ANTECEDENTES**

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
234-2022	“Por medio del cual se dictan los lineamientos para la adopción de mecanismos de alerta temprana tipo botón de pánico en el espacio público de Bogotá”.	H.C Oscar Ramirez, H.C Maria Clara Namen	Archivado

**3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El espacio público de la ciudad se ha convertido en una zona insegura para cientos de ciudadanos hoy. Y, pese a que se han realizado inversiones importantes en materia de seguridad para atender los delitos más comunes, el hurto simple y el expendio y consumo de sustancias psicoactivas sigue presentándose de forma continua y perpetua. Por ello, y ante la baja recepción del método tradicional para el reporte de delitos, surge la iniciativa de este Proyecto de Acuerdo.

Resulta entonces, que este Proyecto, se plantea desde el ámbito de la inclusión, especialmente para aquellos que padecen de inmovilidad tónica. Pero, ¿Qué es la inmovilidad tónica?

Resulta que la inmovilidad tónica es una reacción involuntaria en donde el cuerpo se queda congelado, aturrido y/o paralizado por el miedo. Es más, los expertos lo describen como un estado temporal de parálisis motora que se produce principalmente por alguna situación generada por el miedo y según la psicología moderna, se cree que se presenta con frecuencia en la mayoría de casos de violación y demás experiencias traumáticas como maltratos, atracos e incluso, accidentes

graves (BBC, 2018) También, se busca alcanzar aquellas personas que sufren de los demás trastornos, tales como la disociación.

Pero, ¿Por qué hablar de un mecanismo similar o igual a un botón de pánico?

Pues bien, el botón de pánico es hoy el complemento más eficaz que tienen los sistemas de alarmas en el mundo, ya que, con tan solo pulsarlo, es posible notificar de una emergencia a la Central Receptora del sistema de alarmas de forma rápida, silenciosa y eficaz (SECURITAS, 2021 )

Esto, permitiría a que básicamente cualquier persona que se encuentre en el espacio público pueda siquiera reportar de manera automática, si está presenciando algún delito o si en el peor de los casos fue víctima. Ahora bien, tal y como se mencionó recientemente, esta iniciativa se diferencia de los métodos tradicionales de alerta tal como la línea 123, ya que no tendría que exponer su vida al llamar telefónicamente, lo que en gran medida podría salvaguardar la vida. Su funcionamiento debe planearse estratégicamente y podría llevarse a cabo un piloto sobre aquellos espacios públicos que ya se tienen previamente identificados como hotspots por parte de la Secretaría de Seguridad. Este botón, podría articularse directamente con el centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo C4 de la Policía Metropolitana.

### 3.1. CONTEXTO

No debemos ir tan lejos para encontrar la adopción de este tipo de estrategias de seguridad. Este año, en Medellín fueron entregados cerca de 20 dispositivos a los comerciantes de la comuna 11 de Laureles. Estos dispositivos entregados se encuentran vinculados al Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad de Medellín (SIESM).

Y, ¿Cómo logró Medellín que esto fuera una realidad?

Pues bien, lo primero que hay que decir es que esta estrategia surge a partir de un trabajo de inteligencia estratégica diseñada al interior de la dirección de la Policía Metropolitana. Esto, permite atender los casos en tiempo récord y coordinar los servicios del sistema. Ahora bien, al revisar las particularidades a profundidad de este sistema, lo primero que hay que resaltar, es que este botón tiene dos referencias: un botón físico y un botón virtual. Pese a existir dos tipos de botones, funcionan de manera similar. Cada uno, se encuentra configurado de manera predeterminada con la ubicación de cada establecimiento, el nombre y el número de contacto.

Y, cuando el dispositivo es accionado, inmediatamente llega al canal de recepción competente. En el caso puntual de Medellín, lo que sucede es que llega a un radio operador que se encarga de modular el incidente, notifica al cuadrante de la zona y esta manda una unidad de forma casi que inmediata a validar la información (TIEMPO, 2022)

Consecuentemente, y teniendo en cuenta que esta estrategia busca avanzar tecnológicamente, se podrá acudir a un diseño virtual para el caso de Bogotá. Aprovechando, por supuesto, que Bogotá ya cuenta una plataforma robusta por cuenta de la Policía Metropolitana. De esta forma, lo que se propone es que Bogotá realice una apuesta similar a la aplicada en Medellín, de tal forma que también se logre una mejora articulación entre la Secretaría de Seguridad y la Policía Metropolitana.

## 4. MARCO JURÍDICO

### 4.1. Constitución Política

**Artículo 88.** La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.

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

### 4.2. Marco Legal

**Ley 2197 de 2022 - "Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones"**

**Artículo 41.** Modifíquese el numeral 4, y adiciónense los numerales 19, 20 Y 21 al artículo 205 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:

**Artículo 205.** Atribuciones del alcalde. Corresponde al alcalde:

19. Frente a la implementación del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, las administraciones distritales y municipales incluirán en los planes de desarrollo la adecuación de la infraestructura, tecnología y programas de participación pedagógica, necesarios para la materialización y cobro de los medios y medidas correctivas.

### 4.3. Marco Normativo Distrital

**Acuerdo 279 de 2007 - "Por el cual se dictan los lineamientos para la Política de Promoción y Uso del Software libre en el Sector Central, el Sector Descentralizado y el Sector de las Localidades del Distrito Capital"**

**Artículo 1. Política de promoción del software libre.** El Alcalde Mayor, con el apoyo de la Secretaría General, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría de Educación, la Secretaría Distrital de Hacienda y oído el concepto de la Comisión Distrital de Sistemas, expedirá una Política de Promoción y uso de Software libre en el sector central, el sector descentralizado y las localidades del Distrito.

Dicha política comprenderá, cuando menos, los siguientes elementos:

1. El fomento de la utilización de herramientas tecnológicas basadas en software libre en las entidades distritales, a través de procesos de divulgación, capacitación y comunicación.

**Acuerdo 637 DE 2016 - "Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, se modifica parcialmente el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y se dictan otras disposiciones"**

**Artículo 5. Funciones básicas de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia.** Además de las atribuciones generales establecidas para las Secretarías en el artículo 23 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia tendrá las siguientes funciones básicas:

p. Liderar, orientar y coordinar la implementación de las tecnologías de la información y la comunicación estratégica para el fortalecimiento de la convivencia, la seguridad y la justicia, en coordinación con las entidades distritales, territoriales y nacionales competentes.

**Acuerdo 735 de 2019 - "Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones"**

**Artículo 3.- Alcalde Mayor.** El Alcalde Mayor de Bogotá es la primera autoridad de Policía del Distrito Capital. En tal condición le corresponde garantizar la convivencia y la seguridad en la ciudad.

Los miembros de la Policía Nacional asignados a la Policía Metropolitana de Bogotá, D.C. cumplirán con prontitud y diligencia las órdenes que, por conducto del Comandante General de la Policía de Bogotá, imparta el Alcalde Mayor para la conservación y el restablecimiento de las condiciones de seguridad y convivencia y prestarán apoyo a los Alcaldes Locales e Inspectores y Corregidores

Distritales de Policía y a las Autoridades Administrativas Especiales de Policía, para los mismos fines y los propios de sus respectivas competencias.

## **5. IMPACTO FISCAL**

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

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

## **6. CONCLUSIONES**

La seguridad es un pilar fundamental para el desarrollo de la ciudad. Por ello, y ante la migración de delitos en diferentes zonas, los cambios propuestos a través de este Proyecto de Acuerdo serían de gran utilidad para contribuir de forma integral para restablecer la seguridad y evitar la propagación de delitos comunes en el espacio público.

Cordialmente,

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



**PROYECTO DE ACUERDO N° 248 DE 2023**

**PRIMER DEBATE**

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE MECANISMOS DE ALERTA TEMPRANA TIPO BOTÓN DE PÁNICO EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

**Artículo 1°. OBJETO.** Dictar los lineamientos para adoptar mecanismos de alerta temprana tipo botón de pánico en el espacio público de Bogotá.

**Artículo 2°. LINEAMIENTOS:** La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Justicia y la Policía Metropolitana con criterios de corresponsabilidad, adelantarán las funciones propicias para dar cumplimiento a los siguientes lineamientos:

1. Créese la extensión móvil necesaria para la adopción e implementación del botón de pánico virtual.
2. Empléese las plataformas digitales y/o aplicativos existentes para que dicha función no genere sobrecosto alguno.
3. Ejecútese la coordinación institucional necesaria para dar respuesta de forma inmediata y eficaz a los reportes generados desde el botón de pánico.
4. Conéctese la red de cámaras de vigilancia del espacio público para descartar posibles alertas fraudulentas.
5. Empléese un grupo especial de la Policía Metropolitana para ejercer monitoreo constante del ejercicio de esta función.

**Artículo 3. RESPONSABILIDADES**

1. La Secretaría de Seguridad será la encargada de liderar el proceso y aportar los recursos necesarios para que la oficina telemática de la Policía Metropolitana desarrolle la función que se quiere respecto al botón de pánico para el espacio público.
2. La Policía Metropolitana de Bogotá, dispondrá de los recursos restantes para vigilar y atender los reportes generados por cuenta del botón de pánico virtual.

**Artículo 4°. EVALUACIÓN:** La administración Distrital enviará un informe semestral con los resultados de la implementación del presente acuerdo.

**Artículo 5°. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

BBC. (02 de Mayo de 2018). *Inmovilidad tónica, la reacción cerebral que explica por qué muchas personas se quedan paralizadas ante una situación traumática* . Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-43962929>

SECURITAS. (16 de Junio de 2021 ). *¿Qué es el botón del pánico y para qué sirve?* . Obtenido de [https://www.securitasdirect.es/blog/boton-de-panico-que-es/#:~:text=El%20bot%C3%B3n%20del%20p%C3%A1nico%20es,Receptora%20de%20Armas%20\(CRA\).](https://www.securitasdirect.es/blog/boton-de-panico-que-es/#:~:text=El%20bot%C3%B3n%20del%20p%C3%A1nico%20es,Receptora%20de%20Armas%20(CRA).)

TIEMPO, E. (14 de Febrero de 2022). *En Medellín instalaron botones de pánico a comerciantes para casos de hurto*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/inseguridad-en-medellin-botones-de-panico-se-usaran-en-los-comercios-651219>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA DECLARATORIA DE RESTAURACIÓN PARA LAS ZONAS VULNERABLES O DETERIORADAS DE BOGOTÁ.**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

Crear la declaratoria de restauración urbana para el Distrito Capital, para priorizar las zonas que por su deterioro y/o vulnerabilidad requieren una renovación urbana en la ciudad de Bogotá.

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

Este Proyecto de Acuerdo se diseña a partir del análisis teórico de la teoría de las ventanas rotas y su posible aplicación. Lo que dice la Teoría de las Ventanas Rotas es simple: si en un edificio aparece una ventana rota, y no se arregla pronto, inmediatamente el resto de ventanas acaban siendo destrozadas por los vándalos. ¿Por qué? Porque se está transmitiendo el mensaje: aquí nadie cuida de esto y esto está abandonado (Rovira, 2019). La lectura que nos da esta teoría se extrapola a múltiples ámbitos de la cotidianidad de la ciudad. Bogotá ha transmitido este mensaje por años. Si revisamos las cifras y adelantamos una correlación, nos encontraremos con que: la mayoría de “hot spots” de la ciudad se encuentran en zonas en donde el deterioro urbano es protagonista. Por consiguiente, surge la idea de crear la primera Declaratoria de restauración urbana. Esta Declaratoria tendrá por objeto diagnosticar las áreas más deterioradas para posteriormente diseñar los planes que garanticen una mejora significativa de sus condiciones. Esta Declaratoria sería la oportunidad de conectar las problemáticas de la comunidad con la Institucionalidad y presentarlas de manera priorizada como proyectos con alto potencial de desarrollo. Esto, con el fin de que su intervención se logre en tiempo récord y se puedan mejorar las condiciones para las personas que habitan en los sectores propios y algunos aledaños. También, serviría para reportar aquellas zonas en donde se pueden generar delitos, producto de la ausencia institucional y el desamparo de las Instituciones Distritales.

##### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

Las problemáticas que atiende el diseño de este Proyecto de Acuerdo son:

###### **(I) El desarrollo de las zonas de origen informal**

La producción de vivienda informal surgió gracias a la baja capacidad que tuvo la ciudad en su momento de brindar soluciones habitacionales (Camargo & Hurtado, 2013). Desde sus inicios y hasta ahora, la producción de la misma ha representado una constante dentro del desarrollo urbano de la ciudad. No obstante, el problema de la producción de este tipo de viviendas es que no cuentan con estudios rigurosos, y a su vez carecen de las condiciones mínimas de habitabilidad, lo que afecta directamente la calidad de vida de los ciudadanos.

###### **(II) El deterioro urbano generalizado**

El deterioro urbano puede producirse por factores sociales, económicos y/o coyunturales. Ahora bien, dentro de esta última categoría, encontramos algunas zonas que han sufrido cierto deterioro por cuenta de factores como la delincuencia, el microtráfico y en especial, la presencia de ciertos

tipos de comercio. Estas zonas deben revisarse detalladamente teniendo en cuenta su condición y revisando los datos con los que cuenta actualmente Secretarías como la de seguridad.

## 2.2 CONTEXTO

El deterioro urbano y en especial el deterioro del tejido residencial ha sido una problemática que ha intentado resolverse a través del Ordenamiento Territorial y los diferentes planes que este maneja. Desafortunadamente, en Bogotá se ha impulsado la "Renovación" por encima de conceptos como el de la "Restauración" urbana. Pero, ¿qué significa cada uno? Pues bien, la renovación urbana, se refiere a la identificación de ciertas zonas que no han sido aprovechadas o se encuentran deterioradas y que tienen cierto potencial de transformación para ofrecer una mayor calidad de vida. Generalmente, la renovación se refiere a una transformación total, es decir, a un cambio desde cero. Por su parte, el término de restauración urbana poco o nada aparece dentro de la literatura. Sin embargo, esta se refiere a la modificación de las condiciones actuales con fin de mejora. La restauración se refiere al mejoramiento de las condiciones cualitativas. Esto, por supuesto, no se refiere a un cambio total, sino más bien, a cambios mucho más simples de lo que supone una renovación.

Pese a que la apuesta de Bogotá ha estado enfocada en la renovación y ha tenido importantes avances, hay elementos que no han permitido que la ciudad mejore sus condiciones más rápidamente. Por ejemplo, la utilización de instrumentos de planificación muy grandes como el Plan Parcial. Este, en ocasiones imposibilita la renovación y/o restauración debido a la gran cantidad de condiciones que impone su implantación. Por tanto, la apuesta de la Declaratoria de restauración no tendría una escala definida. Esto, precisamente para que cualquier la iniciativa pueda ser presentada directamente ante la Empresa de Renovación urbana de Bogotá, y sea esta la encargada de revisar la propuesta y participar en el diseño.

Adicional al tema de la escala, la Declaratoria de Restauración, se diferenciaría de los demás instrumentos existentes en que:

- (I) Su finalidad NO es aprovechar su máximo potencial de desarrollo, sino mejorar las condiciones actuales - especialmente en las fachadas del tejido residencial.
- (II) Se centra en el mejoramiento integral de las condiciones físicas de la vivienda. Las restauraciones y/o modificaciones de la vivienda en su interior, no son competencias de la Declaratoria.
- (III) Prioriza las intervenciones en los casos en donde el deterioro se produzca por factores ambientales, sociales o por conflictos funcionales del sector inmediato.
- (IV) La Declaración de Restauración podrá ser presentada por cualquier ciudadano, y no necesariamente deberá estar condicionada por una cantidad de viviendas mínimas y/o máximas.
- (V) La Declaratoria no estará sometida a desarrollar a las etapas de revisión y consulta. Únicamente deberá presentar la formulación y concertación, además de la etapa de adopción.
- (VI) No se requerirá el trámite de una Licencia. La Declaratoria actuará en calidad de reemplazo de este trámite.

Asimismo, la Declaratoria contará con el respaldo de la Secretaría de Planeación y la Empresa de renovación urbana, al ser el primer instrumento de micro y pequeña escala propicio para la revitalización del tejido residencial de la ciudad. Se espera que al reducir considerablemente los requisitos que se requieren para el diseño de los planes de revitalización, se pueda generar mayor participación. En ningún caso, la Declaratoria podrá superar el cumplimiento de las normas urbanísticas previamente fijadas.

### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1 A NIVEL CONSTITUCIONAL

**Artículo 51.** Todos los colombianos tienen derecho a vivienda digna. El Estado fijará las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho y promoverá planes de vivienda de interés social, sistemas adecuados de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de estos programas de vivienda.

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

7. Reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda.

#### 3.2 LEYES A NIVEL NACIONAL

##### LEY 2044 DE 2020

**ARTÍCULO 31.** *Plan Nacional de Regularización y Mejoramiento de Asentamientos Ilegales.* El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente Ley, deberá someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), un documento en el cual se establezca un Plan Nacional de Regularización y Mejoramiento de Asentamientos Ilegales. El documento contendrá el plan de ejecución de metas, presupuesto y el mecanismo de seguimiento, y determinará anualmente, la destinación los mecanismos de transferencia y ejecución, el monto de los recursos y las entidades competentes.

Los objetivos del Plan Nacional de Regularización y Mejoramiento de Asentamientos Ilegales serán los siguientes, entre otros:

1. Diseñar una guía para desarrollar los procesos de legalización, titularización y mejoramiento de asentamientos ilegales.
2. Prevenir la proliferación de nuevos asentamientos ilegales.
3. Establecer mecanismos de acceso a servicios Públicos a los asentamientos ilegales
4. Formular estrategias de creación de empleo en los asentamientos ilegales.
5. Establecer estrategias de acceso al crédito para mejoramiento de vivienda de asentamientos ilegales legalizados.

##### LEY 2079 DE 2021

**ARTÍCULO 31. MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA.** Modifíquense los literales b) y c) del artículo 58 de la Ley 388 de 1997, modificados por el artículo 30 de la Ley 2044 de 2020, los cuales quedarán así:

“b) Desarrollo de proyectos de vivienda de interés social, incluyendo los de legalización de títulos en asentamientos humanos ilegales consolidados y asentamientos humanos precarios, en urbanizaciones de hecho o ilegales diferentes a las contempladas en el artículo 53 de la Ley 9ª de 1989, la rehabilitación de inquilinatos y la reubicación de asentamientos humanos ubicados en sectores de alto riesgo, la legalización de asentamientos informales con mejoras o construcciones con destino habitacional y la declaratoria de espacio público sobre los predios o la parte de ellos que hayan sido destinados urbanísticamente para este fin;

c) Ejecución de programas y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos;”.

### 3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL

#### DECRETO DISTRITAL 190 DE 2004

##### Subcapítulo 3. Subprograma de Mejoramiento Integral

**Artículo 295. Objetivo general** (artículo 286 del Decreto 619 de 2000).

El subprograma de Mejoramiento Integral tiene por objeto orientar las acciones de complementación, reordenamiento o adecuación requeridas tanto en el espacio urbano como en las unidades de vivienda que conforman los asentamientos de origen ilegal ubicados en la periferia de la ciudad. Lo anterior para corregir las deficiencias físicas, ambientales y legales generadas por su origen fuera de las normas urbanas y permitir que sus habitantes accedan a la calidad de vida urbana definida para el conjunto de la ciudad.

#### 4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

#### Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

#### Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

#### 5. IMPACTO FISCAL

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

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

## **6. CONCLUSIONES**

La Declaratoria de restauración sería el primer intento de la ciudad por diseñar sus propios instrumentos de planificación y gestión. Adicional a ello, sería la oportunidad precisa de respaldar los distintos programas de mejoramiento integral de barrios que se adelantan, además del plan Terrazas de la Alcaldía de Bogotá. La entrada en vigencia y aplicación de la misma, podría servir como estudio de caso a nivel internacional para demostrar que: a partir del mejoramiento de las condiciones y la superación del deterioro urbano, es posible reducir factores como la inseguridad y la vandalización.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 249 DE 2023****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA DECLARATORIA DE RESTAURACIÓN PARA LAS ZONAS VULNERABLES O DETERIORADAS DE BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Crear la declaratoria de restauración urbana para el Distrito Capital, para priorizar las zonas que por su deterioro y/o vulnerabilidad requieren una renovación urbana en la ciudad de Bogotá.

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.** La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Planeación, con criterios de corresponsabilidad, diseñará e implementará la declaratoria de restauración en las zonas que se identifiquen que por su deterioro y/o vulnerabilidad requieren una renovación urbana. Para tal fin se tendrán en cuenta como mínimo los siguientes lineamientos.

- a. Crear e implementar la Declaratoria de restauración como un instrumento de planeación y gestión para el desarrollo urbano de la ciudad.
- b. Conformar un equipo especializado para la revisión de viabilidad de este instrumento. Bien sea al interior de la Secretaría Distrital de Planeación o la Empresa de renovación urbana.
- c. Rendir un informe semestral que detalle: la totalidad de las propuestas, incluyendo aquellas que se encuentren en verificación o ajustes.
- d. Incorpórese a alguna de las metas del Plan Distrital de Desarrollo en temas de hábitat y vivienda.

**ARTÍCULO 3. Ejecución:** La Empresa de Renovación urbana con el apoyo de la Secretaría Distrital de Planeación definirán las demás condiciones necesarias para la implementación de este instrumento, con el fin de que resulte atractivo a la ciudadanía.

La Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de revisar su viabilidad y solicitar la aprobación ante las Entidades de mayor jerarquía como lo es el Ministerio de Vivienda.

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

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

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



**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

- Camargo, A., & Hurtado, A. (agosto de 2013). *Urbanización informal en Bogotá: Agentes y lógicas de producción del espacio urbano*. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/invi/v28n78/art03.pdf>
- Rovira, A. (2019). *La teoría de las ventanas rotas*. Obtenido de <https://www.alexrovira.com/soluciones/articulo/la-teoria-de-las-ventanas-rotas>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 250 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS (DÍA SIN CARRO Y SIN MOTO) EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas el primer jueves del mes de febrero, mayo, agosto y noviembre de todos los años en el horario de 5:00 am a 9:00 pm en la ciudad de Bogotá.

#### **2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN**

Sin lugar a duda, la implementación del “Día sin Carro y Moto” ha generado un sinnúmero de opiniones divididas entre los diferentes sectores de la ciudad de Bogotá. No obstante, este proyecto de acuerdo destaca los efectos positivos de esta jornada que se ha venido realizando desde el año 2000.

En la más reciente jornada realizada el pasado seis (6) de febrero de 2020, la Administración Distrital en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente resaltan los siguientes logros: (i) Registro de cero siniestros viales; (ii) Aumento de pasajeros en el sistema de transporte público; (iii) Considerable aumento en el uso de medios de transporte no motorizado; (iv) Disminución del ruido y flujo vehicular (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

A continuación, se realizará un breve resumen de los resultados más significativos de cada uno de los logros enumerados anteriormente.

(i) En primer lugar, es de gran importancia recalcar los resultados de la última jornada del “Día sin Carro y Moto”, se registraron cero siniestros viales y se presentó una disminución de un 51% en incidentes viales, es decir, personas lesionadas (Alcaldía Mayor de Bogotá , 2020). Por otra parte, según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, desde el 2009 hasta el 2019 la ciudad de Bogotá cada año en promedio registró más de 500 siniestros viales, siendo los peatones, los motociclistas y los ciclistas los más afectados (Agencia Nacional de Seguridad Vial , 2021). De esta manera, la incorporación de nuevas fechas de “Día sin Carro y Moto” continuaría favoreciendo a los agentes viales que a diario se encuentran expuestos en las vías de la ciudad; y aunque, estas jornadas no disminuyen significativamente las cifras anuales, si es claramente un gran ejercicio pedagógico donde el peatón y el biciusuario son protagonistas de la vía.

## Histórico víctimas fallecidas en accidentes de tránsito en Bogotá

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nº total	528	535	566	569	534	641	547	591	553	527	523	402

(ii) En segundo lugar, el sistema de transporte público registró un 11% más de usuarios en TransMilenio, 26% más de usuarios en buses zonales y un 13% más de usuarios en TransMiCable. En cuanto al servicio de taxi, se movilizaron más de 49.500 taxis y su ocupación aumentó de un 53% a 65%. Cabe mencionar que, las alianzas con plataformas digitales permiten fortalecer exponencialmente la confianza de los usuarios con este servicio, viéndose reflejado en grandes ganancias para este gremio de servicio público de la ciudad.

(iii) En tercer lugar, en cuanto al uso de medios de transporte no motorizados se registraron un 85% más de viajes en bicicleta y un total de 21.456 viajes en patinetas, demostrando un incremento de 26% este nuevo medio de transporte que ha retomado fuerza en los últimos años (El Tiempo, 2020). Los ciclistas fueron los grandes protagonistas de esta jornada, con un total de 1.142.502 viajes en bicicleta (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020); además de desplazarse por más de 550 kilómetros de cicloruta y 99 kilómetros de ciclovía disponibles, en conclusión, los biciusuarios lograron acercarse a su entorno próximo y el espacio público de la ciudad (Secretaría de Desarrollo Económico, 2020).

(iv) En cuarto lugar, la velocidad promedio durante la jornada del “Día sin Carro y Moto” fue de 26 km/h, por lo que, la velocidad aumentó un 11% más que un día típico, facilitando así el regreso a casa de los ciudadanos. Además de la disminución de tráfico vehicular, la disminución del ruido, presentó una bajada global del 25% con relación al ruido ambiental asociado al tráfico rodado (El Tiempo, 2020).

Si bien se ha recalcado que uno de los grandes beneficios de la jornada de “Día sin Carro y Moto” es la disminución de partículas  $PM_{10}$  y partículas  $PM_{2.5}$  además de otros contaminantes en la ciudad, las cifras aún no son muy alentadoras respecto a un gran impacto positivo sobre la calidad del aire. Según el Observatorio Ambiental de Bogotá, a nivel ciudad, se observa una disminución del 18% en  $PM_{10}$  y se observa una reducción del 9% en la concentración de  $PM_{2.5}$ .

A las partículas  $PM_{2.5}$  se les asocia como el mayor aportante a la afección de la salud humana desarrollando enfermedades respiratorias, esta cifra aún no es totalmente significativa como se espera y no genera gran impacto en general. Por esta razón, es importante implementar políticas transversales que se complementen, y así, evidenciar resultados significativos en el informe de monitoreo de partículas contaminantes en la ciudad (Observatorio Ambiental de Bogotá, 2020).

En resumen, dejaron de circular aproximadamente 1.800.000 vehículos particulares y 469.000 motos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Además, muchos empleadores aprovechan estas jornadas de “Día sin Carro y Moto” para implementar la modalidad teletrabajo, actualmente en Bogotá, hay más de 63.000 personas que trabajan desde su hogar, y así se disminuyen el número de viajes y tiempo de desplazamiento de la población hasta su hogar (Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación, 2020).

### 3. MARCO LEGAL

#### Del nivel Constitucional

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

#### Del nivel nacional

#### **LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE**

**Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

**Artículo 3°. Autoridades de tránsito.** Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:  
(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

#### **Jurisprudencia**

#### **SENTENCIA T 1182 DE 2001**

##### I. Antecedentes

##### Hechos

La acción de la referencia fue instaurada por la señora Cristina Muñoz Cárdenas, el veinte (20) de octubre del año 2000, ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial. Los hechos se transcriben a continuación:

“1. Mediante escrito del día 11 de septiembre de 1999, el Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa solicitó al Tribunal Administrativo de Cundinamarca que se pronuncie sobre la constitucionalidad del texto de dos preguntas que quiere someter a escrutinio público, a través de una consulta popular el día 29 de octubre de 2000.

2. Las dos preguntas que se piensan consultar a los ciudadanos de Bogotá son las siguientes:

Primera pregunta: ¿Está usted de acuerdo, Si o No, con establecer la celebración de un día sin carro a partir del año 2000, ¿prohibiendo la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario de 6:30 de la mañana a 7:30 de la tarde?

Segunda pregunta: ¿Está usted de acuerdo, Si o No, con el objeto de construir una ciudad ambientalmente sostenible, con un aire más puro, con menos congestiones de tráfico y más calidad de vida, en prohibir a partir del primero de enero del año 2015 la circulación de todos los vehículos automotores en la ciudad de Bogotá en días hábiles, ¿en los horarios comprendidos entre las 6:00 y 9:00 am y entre las 4:30 y las 7:30 pm?

3. El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por medio de providencia judicial del día 29 de septiembre de 2000, en el expediente radicado con el No 1100123240020000613, Sección Primera, Subsección A, resolvió lo siguiente: “declárese ajustado a la Constitución Nacional el texto de la consulta que para restringir el tránsito vehicular se propone adelantar el Alcalde Mayor de Bogotá”.

4. El Registrador Nacional del Estado Civil, afirmó el día 19 de octubre por la prensa que esta consulta tiene vía libre, a diferencia de las consultas de cinco partidos o movimientos políticos, que no podrán realizarse junto con las elecciones territoriales.

5. Esta consulta se realizará el día 29 de octubre de 2000, al mismo tiempo con las elecciones territoriales generales que se realizarán en todo el país, para elegir alcalde, concejales y ediles en Bogotá, así como gobernadores y diputados en el resto del país.”

Fallo de primera instancia

Mediante sentencia del diecisiete (17) de agosto de 2001, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, denegó el amparo solicitado en la acción de la referencia.

## II. Consideraciones de la Corte Constitucional

(...)

Tal como puede observarse en las pruebas que obran en el expediente, es claro que el Alcalde Mayor de Bogotá, antes de realizar la consulta respectiva, cumplió con una serie de formalidades, pues el 26 de agosto de 2000, mediante oficio dirigido al Presidente del Concejo de Bogotá, solicitó a la entidad que emitiera un concepto previo sobre la conveniencia de la realización de la consulta popular (artículos 53 y 54 de la ley 134 de 1994).

Fue así como el Concejo en sesión plenaria realizada el cinco (5) de septiembre de 2000, aprobó la conveniencia de la realización de la consulta, obteniendo veinte (20) votos positivos y dos (2) en contra (fl 16 cuaderno tres).

Posteriormente, el 11 de septiembre del año 2000, el texto de la consulta fue radicado ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, con el fin de que esa Corporación se pronunciara sobre su constitucionalidad, con fundamento en el artículo 53 inciso segundo de la ley 134 de 1994.

Efectivamente, con fundamento en lo anterior, el Alcalde Peñalosa expidió el decreto 834 de dos (2) de octubre de 2000, por el cual convoca a la consulta popular, la que se realizó el día señalado. Sin embargo, esta consulta no obtuvo los resultados que él esperaba, pues según información de la Registraduría Nacional del Estado Civil, la segunda pregunta referente a la restricción vehicular para el año 2015, obtuvo una votación minoritaria. Este hecho, hizo que el 1 de junio del año en curso, el actual Alcalde, expidiera un nuevo decreto, derogando la medida prevista para el año 2015.

No sucedió lo mismo, con respecto a la primera pregunta sobre un día sin carro establecido para el primer jueves del mes de febrero de todos los años, pues al respecto, la voluntad de la población que acudió a las mesas de votación, fue la de aprobar dicha decisión, teniendo en cuenta tal vez, la contaminación ambiental existente en el Distrito Capital.

Así las cosas, no podría el juez constitucional, alterar la democracia y la participación ciudadana, señalando mediante esta acción de tutela que dicha consulta no debía haberse realizado, pues efectivamente, como se sabe ya se realizó y el pueblo voto a su favor aprobando la medida.

(...)

### III. Decisión

Primero: **CONFIRMAR** el fallo proferido por la Sala Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial, dentro del proceso de tutela instaurado por la señora Cristina Muñoz Cárdenas, en contra del Alcalde Mayor de Bogotá, Tribunal Administrativo de Cundinamarca y Registraduría Nacional del Estado Civil.

(...)

#### **Del nivel Distrital.**

##### **DECRETO 1098 DE 2000.**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Prohibir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 6:30 a.m., y las 7:30 pm.

##### **DECRETO 297 DE 2003.**

**ARTÍCULO PRIMERO.** Prohibir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá el 22 de septiembre de 2003 en el horario comprendido entre las 6:30 a.m. y las 7:30 p.m.

##### **DECRETO 319 DE 2006.**

Adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos. Crea el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional

SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

#### **DECRETO 38 DE 2008.**

**Artículo 1.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 5 de febrero de 2015, entre las 5 a.m. y las 6:30 a.m., como medida adicional a la jornada del Día Sin Carro, establecida en el Decreto 1098 de 2000.

**Artículo 2.** Restringir la circulación de motocicletas en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 5 de febrero de 2015, entre las 5:00 a.m. y las 7:30 p.m., como medida adicional a la jornada del Día Sin Carro, establecida en el Decreto 1098 de 2000.

#### **DECRETO 137 DE 2015.**

**Artículo 1°.** - **Objeto.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 de abril de 2015, entre las 5a.m. y las 7:30 p.m.

#### **DECRETO 360 DE 2015.**

**Artículo 1°.** - **Objeto.** Restringir la circulación de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 22 de septiembre de 2015, entre las 5 a.m. y las 7:30 p.m.

#### **DECRETO 057 DE 2017.**

**Artículo 1°.** - **Objeto.** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 7:30 pm.

#### **DECRETO 672 DE 2018.**

**Artículo 1. Objeto.** La Secretaría Distrital de Movilidad 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.

#### **Artículo 2. Funciones.**

1. 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.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

5. 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.

(...)

7. Orientar, establecer y planear el servicio de transporte público urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

#### **DECRETO 045 DE 2020.**

**Artículo 1º.- Objeto.** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 9:00 pm.

#### **4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ (Ley 1421 de 1993)**

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

(...) 19. Dictar normas de tránsito y transporte.

**ARTÍCULO 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. IMPACTO FISCAL**

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

#### Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024

**Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente 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 calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la 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; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del 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 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

Sin embargo, no hay ningún programa en el cual se especifique alguna meta o indicador de la implementación del “Día sin Carro y Moto”.

## **6. CONCLUSIONES**

Sin lugar a duda la ampliación de la medida de los “Días sin Carro y Moto” en la ciudad de Bogotá generaría grandes beneficios para el Distrito. Si bien sería un alivio de tan solo cuatro (4) días al año, se podría afirmar que las externalidades positivas de esta medida superarían las negativas, y como resultado final, se podría evidenciar una población más consciente de la movilidad sostenible y la apropiación de su territorio.

Finalmente, es importante mencionar que, se deben fortalecer otras políticas Distritales que complementen la medida del “Día sin Carro y Moto”, y, por consiguiente, evidenciar así un mayor impacto y mejores resultados de estas jornadas de sensibilización de movilidad sostenible a corto, mediano y largo plazo. Entre estas políticas que se deben fomentar están: control de “vehículos chimenea”, electrificación en la flota de buses tanto troncales como zonales, mantenimiento y construcción de bicicarriles, oferta de biciparqueaderos, oferta de alquiler de bicicletas, entre otras más.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 250 DE 2023**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS EL PRIMER JUEVES DEL MES DE FEBRERO, MAYO, AGOSTO Y NOVIEMBRE DE TODOS LOS AÑOS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. Objeto:** Prohibir la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero, mayo, agosto y noviembre de todos los años en el horario comprendido entre las 5:00 a.m., y las 9:00 pm.

**PARÁGRAFO 1.** Se exceptúan de la prohibición los vehículos dispuestos en el Decreto 045 de 2020.

- a) Vehículos de transporte público.
- b) Vehículos y motocicletas conducidos por personas en condición de discapacidad o para su transporte.
- c) Vehículos y motocicletas de emergencia.
- d) Vehículos de transporte escolar de propiedad de instituciones educativas y únicamente cuando sean empleados para el transporte de sus estudiantes. Estos deberán operar y estar plenamente identificados de conformidad con las normas que regulan el transporte escolar.
- e) Vehículos de transporte con capacidad para movilizar más de diez (10) pasajeros.
- f) Vehículos y motocicletas destinados a operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios.
- g) Vehículos y motocicletas destinados al control del tráfico y las grúas que prestan el servicio a la Secretaría Distrital de Movilidad.
- h) Caravana presidencial. Grupo de vehículos que hagan parte del esquema de seguridad de la Presidencia de la República y estén al servicio de actividades inherentes.
- i) Vehículos y motocicletas Militares, de Policía Nacional y de Organismos de Seguridad del Estado.
- f) Vehículos y motocicletas de servicio diplomático o consular. Automotores identificados con placas especiales asignadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

- k) Motocicletas de vigilancia y seguridad privada autorizadas por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada que porten pintado o adherido, en forma visible los distintivos de la empresa de vigilancia y seguridad privada con plena identificación del conductor del vehículo, que transporten personal y/o materiales para el desarrollo de la labor de vigilancia y seguridad privada.
- l) Vehículos asignados por la Unidad Nacional de Protección a ciudadanos que tengan medidas de protección.
- m) Vehículos y motocicletas propulsados exclusivamente por motores eléctricos y/o de cero emisiones contaminantes.
- n) Carrozas fúnebres.
- o) Motocicletas vinculadas a empresas y/o establecimientos de comercio, que prestan el servicio de mensajería y /o domicilio y sean utilizadas exclusivamente para dicha labor y se encuentren debidamente identificadas, o con logos y/o distintivos pintados o adheridos al vehículo y plena identificación del conductor del vehículo.
- p) Vehículos y motocicletas vinculados a escuelas de enseñanza automovilística que cumplan con las condiciones establecidas en la normatividad vigente.
- q) Vehículos y motocicletas destinados para el control operacional de Transmilenio
- r) Vehículos y motocicletas destinadas al control de emisiones y vertimientos. Automotores y motocicletas utilizados por la Secretaría Distrital de Ambiente o por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, para la revisión, atención y prevención de emisiones y vertimientos contaminantes, siempre y cuando cuenten con plena y pública identificación, consistente en los logos pintados o adheridos en el vehículo y/o plena y pública identificación del conductor del vehículo.
- s) Vehículos de transporte de valores.

**ARTÍCULO 2. Publicidad y fomento.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, adelantará la divulgación del presente acuerdo a través de diferentes medios de comunicación y generará acciones para fomentar el uso de los modos de transporte no motorizados y el transporte público durante la jornada.

**ARTÍCULO 3. Monitoreo.** Las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente llevarán a cabo el monitoreo de los indicadores asociados a la jornada a la que hace referencia el presente decreto.

**ARTÍCULO 4. Plazo.** Se fija un plazo no mayor a 12 meses para la aprobación del presente acuerdo.

**ARTICULO 5. Vigencia.** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá . (6 de Febrero de 2020). *Alcaldía Mayor de Bogotá* . Obtenido de Bogotá cumplió el compromiso con la movilidad sostenible en el Día sin Carro: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/balance-dia-sin-carro-2020>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial . (2021). *Agencia Nacional de Seguridad Vial* . Obtenido de Observatorio-Estadísticas: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- El Tiempo. (6 de Febrero de 2020). *El Tiempo*. Obtenido de ¿Si mejoró la calidad del aire en el día sin carro?: <https://www.eltiempo.com/bogota/como-esta-la-calidad-del-aire-en-el-dia-sin-carro-en-bogota-459570>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (6 de Febrero de 2020). *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Obtenido de Las cifras que dejó la jornada del Día sin carro y sin moto en Bogotá: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/balance-del-dia-sin-carro-y-sin-moto-en-bogota>
- Secretaría de Desarrollo Económico. (29 de Enero de 2020). *Secretaría de Desarrollo Económico*. Obtenido de Día sin Carro y sin Moto 2020: Bogotá comienza a moverse de manera sostenible y segura: <http://www.desarrolloeconomico.gov.co/noticias/dia-sin-carro-y-sin-moto-2020-bogota-comienza-moverse-manera-sostenible-y-segura>
- Observatorio Ambiental de Bogotá . (2020). *Informe Final Día sin Carro y sin Moto 2020*. Bogotá.
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Secretaría Distrital de Movilidad*. Obtenido de Día sin Carro y sin Moto 2020: Bogotá comienza a moverse de manera sostenible y segura: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/dia\\_sin\\_carro\\_y\\_sin\\_moto\\_2020\\_bogota\\_comienza\\_a\\_moverse\\_de\\_manera\\_sostenible\\_y\\_segura](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/dia_sin_carro_y_sin_moto_2020_bogota_comienza_a_moverse_de_manera_sostenible_y_segura)
- Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación. (5 de Febrero de 2020). *Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación*. Obtenido de El Día sin carro y sin moto en Bogotá: una oportunidad para el teletrabajo: <https://mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-prensa/Noticias/125806:El-Dia-sin-carro-y-sin-moto-en-Bogota-una-oportunidad-para-el-teletrabajo>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 251 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA OPTIMIZAR EL USO DE LOS CONTENEDORES DE BASURA EN BOGOTÁ.**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Generar lineamientos para optimizar el uso de los contenedores de basura en Bogotá, reubicar los que actualmente han presentado problemas, con el fin de dejarlos en zonas donde haya una mayor vigilancia y crear incentivos de distintos sectores de la ciudad de acuerdo a su compromiso de separar los residuos en la fuente.

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

##### **2.1. Problemáticas.**

En los diferentes medios de comunicación se han evidenciado las problemáticas que se han presentado con la puesta en operación de la contanerización en la ciudad, me permito presentar algunas de las más frecuentes.

##### **Dificultades para los recuperadores**

En el portal web de Cuarto de hora presentan algunos de los problemas que esta medida ha presentado en relación con los recuperadores, la nota puntualiza:

Diferentes asociaciones de reciclaje de la capital han manifestado su inconformidad con la implementación de los nuevos vertederos. Cuarto de Hora. pudo constatar la difícil situación de los recuperadores: “Los chirris hacen sus necesidades aquí, también tiran escombros y hasta Jeringas”, aseguró un hombre que responde al nombre de Carlos, metido dentro de uno de los basureros mientras desarrollaba su labor (Cuarto de hora, 2021).

### **Mala distribución de contenedores**

En cuanto a la mala distribución de los contenedores hago referencia al artículo “Nuevos contenedores de basura de Bogotá son víctimas del vandalismo” en este artículo Mario Chacón periodista de RCN radio en el portal Web del Canal informa:

Ciudadanos de diferentes partes de la capital han expresado reiteradamente su inconformidad con este sistema, dado que hay sectores en los que se evidencia uno o hasta dos contenedores cada cuadra, dificultando en ocasiones la movilidad de peatones en las aceras, el ingreso a edificios o incluso invaden los corredores viales.

Mientras tanto, otros manifiestan que el contenedor más cercano a su lugar de residencia está a tres o cinco cuadras de distancia. A esto se suma que en ciertos sectores, como en Álamos Norte, en la localidad de Engativá, los habitantes aseguran que no cuentan con contenedores de tapa blanca para reciclaje (Chacon, 2019).

Esta problemática se ha incrementado desde el inicio de la ejecución de la contenerización y ha traído diversos problemas así también lo ha dado a conocer dio a conocer en el Diario el Nuevo siglo: “El problema se ha vuelto tan grave que cientos de carretas manuales, sobre triciclos mecánicos y a motor, camionetas y camiones andan sin ley y sin orden a todas horas del día y noche rebuscando las basuras que la gente saca a sus puertas” (Arango, 2021).

### **Problemática ambiental**

Sin duda alguna, lo que parecía ser una solución con la contenerización no resultó ser la mejor opción el problema ambiental que se ha generado es muy evidente, así se ha demostrado en medios de comunicación como Uniminuto Radio:

Asombrados e indignados se encuentran varios habitantes del barrio La Granja, ubicado en la localidad de Engativá, al occidente de la capital, debido a la mala disposición de los residuos en los shut de basura, por parte de otros vecinos.

Focos de infección, obstrucción en las alcantarillas en tiempos de lluvia, reproducción de mosquitos, contaminación y hasta un mal aspecto del barrio; es lo que se ha generado debido a que el vertimiento de basuras se viene presentando en la vía pública (Uniminuto Radio, 2021).



Fuente: Uniminuto radio

### **Inseguridad**

Uno de los casos que más causa indignación fue los ocurrido en Kennedy donde Los residentes de los barrios de Carimagua y Camilo Torres, cerca al Hospital de Kennedy, en el sur occidente de Bogotá, no salen de la conmoción tras hallar cuerpo de una mujer decapitada en contenedores de basuras.

“La comunidad está consternada. Aquí en el territorio estamos solicitando que sean retirados estos contenedores de basuras, no podemos permitir que más personas sean asesinadas de esta manera, dijo Germán Murillo, líder comunal de la localidad de Kennedy”, así lo dio a conocer Blu Radio (Grandas, 2021).

Otro tema de seguridad en cuanto a los contenedores es el vandalismo “La destrucción del mobiliario se presenta especialmente en zonas poco habitadas o que son frecuentadas por habitantes de calle y drogadictos. En esos sitios también se viene presentando otro fenómeno: se volvieron focos de contaminación. Pero, además, los vándalos no solo se han ensañado contra las cestas de basura, sino también contra los contenedores, muchos de ellos ya no se encuentran o han sido quemados” (El Tiempo, 2021).

### **Falta de pedagogía**

En un testimonio de un Reciclador de oficio, Joselín Murcia, dado a la revista Semana, manifiesta:

“La gente no está separando, nos hemos encontrado cualquier cantidad de cosas en los contenedores: perros muertos, escombros, desechos orgánicos, y hace poco uno de mis compañeros se quemó las manos porque alguien regó un ácido.

Pocos han entendido, por ejemplo, que un contenedor, el más grande y el que tiene la tapa negra, se usa para poner los elementos no reciclables, y al lado debería haber

uno con tapa blanca para poner el material aprovechable, o cuando necesiten deshacerse de residuos sólidos grandes como los muebles y electrodomésticos, deben llamar a la línea 116, o a la 110 para el levantamiento de escombros (SEMANA.COM, 2019).

## 2.2. Contexto

Los puntos en donde se están instalando fueron aprobados por la Secretaría de Movilidad y bajo los lineamientos de la Secretaría de Planeación.

El plan de Desarrollo 1016-2020 “Bogotá Mejor para todos” dentro del programa de Programa de *“Recolección, Transporte y Transferencia de Residuos”* conto con el Proyecto 1 *“Esquema operativo eficiente de la actividad de recolección y transporte”*, en este proyecto se define la *“Realización de estudios de viabilidad técnica para la instalación, mantenimiento y operación de contenedores que permita la presentación separada de los residuos; aprovechables y no aprovechables en zonas de alta densificación, de alto interés económico, turístico y/o cultural para la ciudad, así como en aquellas zonas que, por su infraestructura pública, se dificulte la recolección de residuos puerta a puerta, según horarios y frecuencias establecidas por las empresas prestadoras y operadoras del servicio”*.

En 2018, Mediante la licitación LP 02 DE 2017 Bogotá quiso aumentar la eficacia de su modelo de recolección de basuras a través de la implementación de más de 10.746 contenedores de basura, 5.373 para residuos no aprovechables y 5.373 para residuos aprovechables, Contrato 287 de 2018 . Con esto se buscaba que el 27% de los residuos que producen los usuarios del servicio en la Ciudad, se presentarán de manera separada en residuos aprovechables y no aprovechables para que sean atendidos en el caso de los residuos no aprovechables por los concesionarios del servicio y para el caso de los residuos aprovechables por parte de los recicladores de oficio que adelantan su labor en la Ciudad. Así se contempló en el anexo 11 ANEXO 11. “Criterio de calidad para la prestación de la actividad de recolección de residuos sólidos a través de contenedores en la ciudad de Bogotá D.C”.

Por lo tanto, la instalación de estos contenedores se hace en cumplimiento de una obligación contractual que contribuye a la limpieza, salubridad, conservación del medio ambiente y un manejo adecuado y eficaz de los residuos sólidos garantizando una vivienda digna para los habitantes del sector.

Pese a que parecía ser una idea prometedora, su éxito se vio opacado por la incertidumbre que generaron. La comunidad en general no asimiló debidamente la función de los contenedores y rápidamente se convirtieron en un problema generalizado.



### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1 Marco constitucional.

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

**El Artículo 78.** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

**Artículo 300.** Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas:

1. Reglamentar el ejercicio de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Departamento.
2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera.
3. Adoptar de acuerdo con la Ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas, con la determinación de las inversiones y medidas que se consideren necesarias para impulsar su ejecución y asegurar su cumplimiento.

Los planes y programas de desarrollo de obras públicas, serán coordinados e integrados con los planes y programas municipales, regionales y nacionales.

(...)

**ARTÍCULO 311.** Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley,

construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

**Artículo 313** Corresponde a los concejos:

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

**Artículo 365.** Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

## **Del nivel nacional**

**Que el Decreto ley 1421 de 1993** “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”

artículo 163 establece que es obligación del Distrito, asegurar que se presten de manera eficiente los servicios domiciliarios de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, gas combustible y teléfonos.

Conpes 3874 de 2016 Política Nacional para la Gestión integral de Residuos Sólidos

**Ley 142 de 1994:** “Por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 2°. Intervención del Estado en los servicios públicos. El Estado intervendrá en los servicios públicos, conforme a las reglas de competencia de que trata esta Ley, en el marco de lo dispuesto en los artículos 334, 336, y 365 a 370 de la Constitución Política, para los siguientes fines:

- 2.1. Garantizar la calidad del bien objeto del servicio público y su disposición final para asegurar el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios.
- 2.2. Ampliación permanente de la cobertura mediante sistemas que compensen la insuficiencia de la capacidad de pago de los usuarios.
- 2.3. Atención prioritaria de las necesidades básicas insatisfechas en materia de agua potable y saneamiento básico.
- 2.4. Prestación continua e ininterrumpida, sin excepción alguna, salvo cuando existan razones de fuerza mayor o caso fortuito o de orden técnico o económico que así lo exijan.
- 2.5. Prestación eficiente.
- 2.6. Libertad de competencia y no utilización abusiva de la posición dominante.
- 2.7. Obtención de economías de escala comprobables.
- 2.8. Mecanismos que garanticen a los usuarios el acceso a los servicios y su participación en la gestión y fiscalización de su prestación.
- 2.9. Establecer un régimen tarifario proporcional para los sectores de bajos ingresos de acuerdo con los preceptos de equidad y solidaridad.

**Ley 1801 de 2016:** “Por la cual se expide el código nacional de policía y convivencia.

Capítulo II: Bases de la convivencia y seguridad ciudadana.

**Artículo 6o. Categorías Jurídicas.** Las categorías de convivencia son: seguridad, tranquilidad, ambiente y salud pública, y su alcance es el siguiente:

1. Seguridad: Garantizar la protección de los derechos y libertades constitucionales y legales de las personas en el territorio nacional.
2. Tranquilidad: Lograr que las personas ejerzan sus derechos y libertades, sin abusar de los mismos, y con plena observancia de los derechos ajenos.
3. Ambiente: Favorecer la protección de los recursos naturales, el patrimonio ecológico, el goce y la relación sostenible con el ambiente.
4. Salud Pública: Es la responsabilidad estatal y ciudadana de protección de la salud como un derecho esencial, individual, colectivo y comunitario logrado en función de las condiciones de bienestar y calidad de vida.

#### **4.3.1. Decretos Distritales.**

**Decreto 456 de 2010 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C:** “Por el cual se complementa el Plan Maestro para el Manejo Integral de Residuos Sólidos (Decreto Distrital 312 de 2006), mediante la adopción de las normas urbanísticas y arquitectónicas para la implantación y regularización de bodegas privadas de reciclaje de residuos sólidos no peligrosos, no afectas al servicio público de aseo, en el Distrito Capital”

**Decreto 564 de 2012** Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C: “Por medio del cual se adoptan disposiciones para asegurar la prestación del servicio público de aseo en el Distrito Capital en acatamiento de las órdenes impartidas por la Honorable Corte Constitucional en la Sentencia T-724 de 2003 y en los Autos números 268 de 2010, 275 de 2011 y 084 de 2012”

**Decreto Distrital 495 de 2016:** “Por el cual se adopta el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos - PGIRS- del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”

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

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

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

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

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

## **5. IMPACTO FISCAL**

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

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

## **6. CONCLUSIONES.**

Tal y como se evidencia en la justificación de esta iniciativa, existe una latente necesidad, todo el tema de contenedores ha generado múltiples problemas Propongo a, la implementación de dos nuevas estrategias para mejorar la recolección de residuos y aumentar el aprovechamiento de material reciclable.

La primera de ellas, consiste en la reubicación de los contenedores actuales, con el fin de dejarlos en zonas donde haya una mayor vigilancia, ya sea a través de las cámaras de vigilancia de los conjuntos cerrados o las cámaras de vigilancia del Distrito, y la implementación de algún dispositivo capaz de calcular la capacidad de cada contenedor. Esto, con el fin de poder programar su recolección y evitar que sobrepasen su capacidad.

La segunda estrategia tiene que ver con la creación de un sistema activo de reciclaje, que tiene por objeto premiar y/o castigar a distintos sectores de la ciudad de acuerdo a su compromiso de separar los residuos en la fuente. Esta estrategia representaría una variación en el precio final del servicio de recolección de acuerdo al comportamiento de un sector en general y su verificación se realizaría a través de una red designada de recicladores en la capital.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 251 DE 2023**

**PRIMER DEBATE**

**POR EL CUAL SE PROMUEVE ESTRATEGIAS PARA LA REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA CON EL APROVECHAMIENTO DE HORA VALLE EN LOS DIFERENTES CENTROS COMERCIALES DE BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

**Artículo 1°. Objeto y Ámbito de aplicación:** Generar lineamientos para optimizar el uso de los contenedores de basura en Bogotá, reubicar los que actualmente han presentado problemas, con el fin de dejarlos en zonas donde haya una mayor vigilancia y crear incentivos a distintos sectores de la ciudad de acuerdo a su compromiso de separar los residuos en la fuente.

**Artículo 2°. Coordinación Institucional:** La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos -UAESP-, en coordinación con la Secretaria Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Movilidad, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP y demás entidades competentes, diseñarán estrategias para dar cumplimiento al presente acuerdo.

**Artículo 3°. Lineamientos:** Los lineamientos deben tener en cuenta los siguientes parámetros:

- a. Actualización de inventario de contenedores.
- b. Mediante la documentación de lecciones aprendidas de la contanerización de en Bogotá, tomar medidas para la generación de documentos técnicos acorde a las nuevas necesidades y a las buenas prácticas de manejo de residuos.
- c. Realización reubicación de los contenedores y dejarlos en zonas donde haya una mayor vigilancia, ya sea a través de las cámaras de vigilancia de los conjuntos cerrados o las cámaras de vigilancia del Distrito, y la implementación de algún dispositivo capaz de calcular la capacidad de cada contenedor.

- d. Generar incentivos a distintos sectores de la ciudad de acuerdo a su compromiso de separar los residuos en la fuente.

**Artículo 6°. Evaluación:** La administración Distrital enviará un informe semestral con los resultados de la implementación del presente acuerdo.

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

### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2022  
**Presidente del Concejo** **Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### Referencias

- Arango, D. (2021). Contenedores, basura y recicladores. *El Nuevo Sglo*. Obtenido de <https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/09-08-2021-contenedores-basura-y-recicladores>
- Chacón, M. (2019). *RCN RADIO*. Obtenido de Nuevos contenedores de basura de Bogotá son víctimas del vandalismo: <https://www.rcnradio.com/bogota/nuevos-contenedores-de-basura-de-bogota-son-victimas-del-vandalismo>
- Cuarto de hora. (2021). *Nuevos contenedores de basura en Bogotá ocasionan problemas ambientales y de seguridad*. Recuperado el 2021, de Cuarto de hora: <https://cuartodehora.com/2019/03/15/nuevos-contenedores-de-basura-en-bogota-ocasionan-problemas-ambientales-y-de-seguridad/>
- El Tiempo. (2021). El costoso vandalismo contra las cestas de basura en Bogotá. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-cuantas-canecas-de-basura-se-han-robado-563848>
- Grandas, S. (2021). Hallan cuerpo de mujer decapitada en contenedor de basura en la localidad de Kennedy, Bogotá. *Blu Radio*. Obtenido de <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/hallan-cuerpo-de-mujer-decapitada-en-contenedor-de-basura-en-la-localidad-de-kennedy-bogota>:  
<https://www.bluradio.com/blu360/bogota/hallan-cuerpo-de-mujer-decapitada-en-contenedor-de-basura-en-la-localidad-de-kennedy-bogota>

SEMANA.COM. (2019). Algo huele mal: balance del sistema de aseo de Bogotá.  
*SEMANA*. Obtenido de <https://www.semana.com/nacion/articulo/balance-sistema-de-aseo-de-bogota/610093/>

*Uniminuto Radio*. (2021). Obtenido de El arrojito de basuras en las calles: Un problema ambiental que perdura al occidente de la capital:  
<https://www.uniminutoradio.com.co/el-arrojo-de-basuras-en-las-calles-un-problema-ambiental-que-perdura-al-occidente-de-la-capital/>



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 252 DE 2023**

### **PRIMER DEBATE**

## **POR EL CUAL SE PROMUEVE ESTRATEGIAS PARA LA REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA CON EL APROVECHAMIENTO DE HORAS VALLE EN LOS DIFERENTES CENTROS COMERCIALES DE BOGOTÁ**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

Generar una política para que se reactive la economía del sector privado con estrategias para el aprovechamiento de horas valle en los diferentes centros comerciales de Bogotá, con el fin de apoyar la reactivación económica y aumentar la asistencia a centros comerciales en horarios no convencionales.

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

Esta iniciativa nace teniendo en cuenta las dificultades que se han presentado a raíz de la pandemia, situaciones tales como, la caída en las ventas en los diferentes sectores de la economía, desempleo, y demás afectaciones ocasionadas por la covid 19. Por tal razón está propuesta plantea una serie de estrategias, con el fin de apoyar la reactivación económica, regular los aforos y aumentar la asistencia a los diferentes centros comerciales de la ciudad, en horarios no convencionales.

El desarrollo de la política partirá de la exposición de problemáticas y recopilará algunas estrategias similares que ya se han implementado y que han tenido excelentes resultados tanto a nivel Nacional como a nivel Distrital.

##### **2.1. Problemáticas.**

Las dinámicas tradicionales de Bogotá han sufrido modificaciones importantes por cuenta de la pandemia, que se han acumulado con las dificultades que ya se traían como el crecimiento de la ciudad, la falta de oportunidades, las necesidades básicas insatisfechas, entre otras.

Problemáticas estas que no terminaran a corto plazo, toda vez que la pandemia aún no ha terminado, por eso es importante generar oportunidades para que la administración cuente con herramientas suficientes, para generar oportunidades reales en pro de los ciudadanos, pero lo más importante que faciliten la reactivación económica segura.

Para iniciar, hay que destacar que los diferentes establecimientos comerciales, son nodos económicos, que permiten la congregación de personas, de diferentes edades, rangos etarios etc., por tal razón es importante establecer estrategias certeras que permitan no solo distribuir el aforo en los diferentes horarios, sino también evitar aglomeraciones e incrementar la asistencia en horarios no convencionales, todo esto con el fin de generar reactivación económica.

De esta forma, podemos decir que los incentivos son la táctica para el aprovechamiento de las horas valle, entendidas en este caso como los horarios de poca afluencia a los diferentes centros comerciales.

La propuesta que hoy presentamos se basa en la promoción de medidas como la ampliación de la franja de atención al público (tipo madrugón y trasnochón) para que pueden ser aplicadas por los establecimientos comerciales incentivando a la ciudadanía a atender en las horas valle.

La realidad en materia comercial es evidente, las cifras muestran una disminución de ingresos en los centros comerciales. por ejemplo:

- Centro Comercial Centro Mayor. El año 2020 fue el complejo comercial más visitado con una afluencia de más de 15,64 millones de personas, pero reflejó una disminución de 44,2% en el año 2021. (Mall & Retail, 2021).
- Centro Comercial Plaza de las Américas, reportó una caída de 64,7%,
- Plaza Imperial que sufrió una disminución de 69,9 %.

Las principales problemáticas a las que se enfrentan hoy los comerciantes, según los datos registrados por la Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco, 2021) son:

- Situación económica del país: 17.52%.
- Caída en ventas: 11.75%.
- Afectación del covid 19 a empleados y familiares: 8.12%.
- Escasez de inventarios: 7.69%
- Carga tributaria: 13.68%

- Cartera: 5.56%
- Desempleo: 5.13%
- Falta de crédito: 2.99%

Lo anterior, se complementa con lo expuesto por la Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo en la encuesta de opinión empresarial, cuyo objeto fue de identificar el grado de afectación al sector empresarial causado por el COVID-19, (Fedesarrollo, 2021) en esta encuesta se muestran los siguientes datos:

- En junio del 2021 el porcentaje de empresas que están totalmente en funcionamiento aumentó en unos 13,7 puntos porcentuales.
- El porcentaje de empresas que se encuentran cerradas permanentemente se mantuvo igual.

En cuanto a las expectativas de cierre de la empresa y su relación con el COVID-19 la encuesta, expone lo siguiente:

- En los próximos tres meses (junio, julio, agosto) el 1,8% de las empresas han contemplado un cierre temporal
- El 0,8% de las empresas espera realizar un cierre permanente.

Los anteriores datos permiten concluir que es importante crear estrategias para evitar aglomeraciones y reactivar a la vez el sector comercial, tan afectado en los últimos tiempos.

## **2.2. Contexto**

El Gobierno nacional y distrital han implementado medidas para reactivar la economía, pero no han sido suficientes, es necesario lograr el máximo aprovechamiento del tiempo de los ciudadanos, del sistema de transporte y apostarle al aprovechamiento de horarios no convencionales en el comercio, para generar una mayor reactivación.

### **2.2.1. Contexto Nacional.**

A continuación, haremos referencia de estrategias similares en la Nación.

- **Madrugones y trasnochones en Sogamoso.**

La cámara de comercio de Sogamoso lideró la estrategia de realizar madrugones y trasnochones. Con un horario poco habitual de 6:00 am a 12: 00 de la media noche. (Siete días Boyaca, 2020).

- **El Black Friday** o “viernes negro” es el día con los mayores descuentos que se lleva a cabo el último viernes del mes de noviembre, justo después del día de acción de gracias en EE.UU. Esta fecha es representativa para el comercio, ya que, se ha convertido en el periodo de mayor actividad comercial del año.

Por tal razón, es de gran importancia para el consumo de los países que han decidido adoptarla, específicamente para los almacenes de gran formato que deciden poner miles de sus productos en descuentos. (Fenalco, s.f.)

- **Día sin IVA:** El gobierno nacional, expidió el decreto 682 del 2020 “Por el cual se establece la exención especial del impuesto sobre las ventas para el año 2020 y se dictan otras disposiciones con el propósito de promover la reactivación de la economía colombiana, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica decretado por el Decreto 637 de 2020”.

Un total de \$5,8 billón en ventas registró el comercio durante el tercer día sin IVA, que se llevó a cabo en todo el país, según cifras reportadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincomercio, s.f.)

### 2.2.2. Contexto Distrital

- **Bogotá 24 horas:** En Bogotá en diciembre del 2020 se llevó a cabo el piloto de la estrategia de Bogotá 24 horas, piloto que obtuvo los siguientes resultados:

En promedio se generaron 2.375 empleos nuevos gracias a la estrategia.

- 37% de los establecimientos participantes contrataron trabajadores adicionales durante el piloto.
- 21% fue el aumento promedio de los clientes que atendieron los establecimientos durante el piloto.
- Incremento promedio de 35% en ventas comparando entre antes y durante el piloto.
- El 28% de los participantes representan al sector gastronómico, 10% al comercio y servicios o actividades no tradicionalmente de la noche.

- En promedio 37% de los establecimientos participantes contrataron trabajadores adicionales, cerca del 50% son mujeres.
- Incremento en la asistencia de personas al sector comercial, de un 20% en horarios no convencionales.

Esta estrategia la realizó La Alcaldía de Bogotá a través de la Secretaría de Desarrollo Económico, en la localidad de Chapinero desde el 3 de diciembre y durante diez días, entre las calles 67 a la calle 90 y desde la novena hasta la avenida 15. Articulando con organizaciones privadas donde más de 1.500 ciudadanos disfrutaron de actividades culturales, educación ambiental, cuidado de animales y espacios seguros, con todos los cuidados y protocolos de bioseguridad.

- **Bogotá Despierta:** Entre el 16 y el 23 de 2020 se implementó la estrategia Bogotá Despierta, la extensión de horarios hasta medianoche para el comercio de toda la ciudad, ofreciendo a los ciudadanos la posibilidad de hacer sus compras en horarios no habituales.
- Son cerca de 7.000 locales, la mayoría en Centros Comerciales, que participaron de esta jornada cumpliendo con los protocolos de bioseguridad y garantizando el control de aforo en cada establecimiento.
- **El Madrugón de San Victorino:** Es uno de los mercados mayoristas más conocidos en los sectores populares de Bogotá. Es un espacio al que llegan comerciantes de todos los lugares del país a comprar manufactura nacional a muy bajo costo. Dos veces por semana, miércoles y sábados, de 3:00 a.m. a 11:00 a.m. Este fenómeno de ventas populares ya es reconocido como uno de los puntos de abastecimiento más importantes en Bogotá y en Colombia.

### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3. Marco constitucional.

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

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

nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

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

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

**Artículo 300.** Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas:

1. Reglamentar el ejercicio de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Departamento.
2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera.
3. Adoptar de acuerdo con la Ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas, con la determinación de las inversiones y medidas que se consideren necesarias para impulsar su ejecución y asegurar su cumplimiento.

Los planes y programas de desarrollo de obras públicas, serán coordinados e integrados con los planes y programas municipales, regionales y nacionales.

(...)

**Artículo 313** Corresponde a los concejos:

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

#### **4.2. Marco Legal**

**Ley 388 de 1997:** Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 1º.- Objetivos.** La presente Ley tiene por objetivos:

1. Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental.
2. El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.
3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.
4. Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.
5. Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyen en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.

### **4.3. Marco Normativo Distrital**

**Acuerdo 706 de 2018.** Por el cual se fomenta el desarrollo socioeconómico a través de la estrategia “Bogotá Productiva 24 Horas” en el Distrito Capital.

**Acuerdo 761 de 2020** “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI””

**Artículo 121. Estrategia Bogotá Productiva 24 horas.** En cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo 706 de 2018 se diseñará e implementará la estrategia “Bogotá Productiva 24 horas” para fomentar la actividad productiva, comercial, cultural, cívica, turística y de prestación de servicios distritales y sociales en la

jornada nocturna en la ciudad, como parte de las acciones tendientes a reactivar la economía en Bogotá.

Esta estrategia será parte de las políticas de productividad y competitividad urbana incentivando sectores promisorios y el uso más eficiente de la infraestructura urbana, por lo que promoverá la generación de empleo desde lo público y lo privado y garantizará la disponibilidad de los diferentes servicios urbanos de la ciudad tales como movilidad y seguridad, partiendo del “Diagnóstico Bogotá Productiva 24 horas” realizado por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.

Para la implementación y ejecución de la presente estrategia, se creará la figura del Gerente Nocturno como interlocutor entre los actores de la noche y articulador de sus acciones con los entes de control, asimismo, partiendo de la corresponsabilidad, será el encargado de proponer y generar buenas prácticas en las actividades, implementar acciones integrales y diferenciales orientadas a los diferentes sectores económicos y de soporte que operan en la noche, monitorear los impactos que genere la puesta en marcha de la figura 24 horas, dar respuesta a la ciudadanía que se vea afectada por ésta y de fortalecer las actividades económicas e implementar, de manera progresiva, proyectos integrales de mejoramiento en polígonos priorizados bajo esquemas asociativos y de corresponsabilidad, que conduzcan a distritos especializados nocturnos.

#### **4.3.1. Decretos Distritales.**

**Decreto 345 de 2002**, “Por el cual se establece el horario de funcionamiento de establecimientos para el expendio y consumo de bebidas alcohólicas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”

**Artículo 1°.** A partir del 6 de agosto de 2002 el horario de funcionamiento de establecimientos comerciales o abiertos al público donde se expendan y/o consuman bebidas alcohólicas, será desde las diez de la mañana (10:00 a.m.) hasta las tres de la mañana (3:00 a.m.) del día siguiente.

Prohíbese la venta y/o consumo de bebidas alcohólicas en todo tipo de establecimientos entre las tres (3:00 a.m.) y las diez de la mañana (10:00 a.m.).

**Decreto 064 De 2011** Por el cual se formula la política Distrital de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá D.C.”



## **Capítulo IV, Artículo 24**

“Progresivamente la ciudad logrará un equilibrio armónico entre las actividades productivas, de servicios, comerciales y turísticas con una oferta de servicios variada, calificada, diferenciada e integrada a la región, con opciones de recreación y negocios durante las 24 horas del día de manera segura y accesible.”

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

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

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

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

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

### **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7° de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que

puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

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

## 6. CONCLUSIONES.

Las cifras expuestas en la exposición de motivos demuestran la importancia de este proyecto, ya que es evidente la necesidad de implementar estrategias que reactiven la economía y el aprovechamiento de horas valle, como los madrugones, trasnochones en diferentes temporadas del año, son tácticas pertinentes para lograr el fin de este proyecto.

Disminuir los aforos en centros comerciales y avanzar en el uso de horarios no convencionales en los diferentes centros comerciales de Bogotá, es un beneficio no solo para el comercio, sino también para la salud pública de la ciudad y para mejorar incluso las finanzas del sistema de transporte.

Esta iniciativa contribuye al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible, específicamente al número 8 “Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos”.

Esta iniciativa se encuentra enmarcada dentro del Plan de Desarrollo Distrital Acuerdo 761 de 2020 “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” **Artículo 121. Estrategia Bogotá Productiva 24 horas.** En cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo 706 de 2018 se diseñará e implementará la estrategia “Bogotá Productiva 24 horas” para fomentar la actividad productiva, comercial, cultural, cívica, turística y de prestación de servicios distritales y sociales en la jornada nocturna en la ciudad, como parte de las acciones tendientes a reactivar la economía en Bogotá.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 252 DE 2023**

**PRIMER DEBATE**

**POR EL CUAL SE PROMUEVE ESTRATEGIAS PARA LA REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA CON EL APROVECHAMIENTO DE HORA VALLE EN LOS DIFERENTES CENTROS COMERCIALES DE BOGOTÁ**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

**Artículo 1°. Objeto y Ámbito de aplicación:** Generar una política para que se reactive la economía del sector privado con estrategias para el aprovechamiento de horas valle en los diferentes centros comerciales de Bogotá, con el fin de apoyar la reactivación económica y aumentar la asistencia a centros comerciales en horarios no convencionales.

**Artículo 2°. Lineamientos:** La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, con criterios de corresponsabilidad, diseñará e implementará con la participación de la empresa privada y el sector público, estrategias para el aprovechamiento de las horas valle.

Para tal fin se establecerán en diferentes sectores de Bogotá, estrategias tales como: Madrugones y trasnochones en las diferentes zonas y centros comerciales de Bogotá, con el fin de regular el aforo y aumentar la asistencia en horarios no convencionales.

La estrategia debe contener como mínimo los siguientes lineamientos:

- a) **Diagnóstico:** La Administración Distrital en coordinación con la secretaria Distrital de Desarrollo Económico, elaborarán un diagnóstico para identificar las zonas y centros comerciales de Bogotá que son relevantes para implementar las estrategias antes mencionadas.
- a) **Horas valle:** Se incentivará tanto a la ciudadanía como a los comerciantes para que se activen horarios no convencionales para el ingreso a las diferentes zonas comerciales y a los centros comerciales.
- b) **Madrugones y trasnochones:** Dentro de la estrategia se deberán incentivar espacios para llevar a cabo madrugones y trasnochones que favorezcan tanto a comerciantes como a compradores.

c) **Plan de acción:** Se exhorta a la administración para que, en coordinación con las diferentes agremiaciones comerciales, elaboren el plan de acción donde se identifiquen plenamente los objetivos, fechas, responsables y resultados esperados.

**Artículo 5°. Seguridad y movilidad:** La administración Distrital en coordinación con la secretaria Distrital de Seguridad y la secretaria Distrital de Movilidad deberán garantizar trabajo armónico para la ejecución del objeto del presente proyecto.

**Artículo 6°. Evaluación:** La administración Distrital enviará un informe semestral con los resultados de la implementación del presente acuerdo.

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

### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### REFERENCIAS

Fedesarrollo. (2021). *Encuesta de Opinión Empresarial*. Encuesta. Obtenido de [https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/encuestas\\_documentos/eoe\\_boletin\\_junio\\_2021.pdf](https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/encuestas_documentos/eoe_boletin_junio_2021.pdf)

Fenalco. (2021). *El desafío de la tienda física*. Fenalco, Bitacora Economica, Bogotá. Recuperado el 2021, de <https://drive.google.com/file/d/1DgCoJ6ULtfMOiurLi2D32iwh5ap-Z7O7/view>

Fenalco. (s.f.). *El Black Friday*. Obtenido de <https://www.fenalco.com.co/bit%3%A1cora-econ%3%B3mica/el-black-friday-una-fecha-que-se-consolida-en-colombia>

Mall & Retail. (abril de 2021). *Estos fueron los centros comerciales más visitados en Bogotá en 2020*. Obtenido de <https://www.valoraanalitik.com/2021/04/23/centros-comerciales-mas-visitados-en-bogota-en-2020/>

Mincomercio. (s.f.). *Noticia de Industria*. Recuperado el 2021, de <https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/industria/comercio-vendio-5-8-billones-tercer-dia-sin-iva>

Siete días Boyaca. (diciembre de 2020). Madrugón' y 'trasnochón' en Sogamoso desde este viernes hasta el 23 de diciembre. *Siete días Boyaca*. Obtenido de <https://boyaca7dias.com.co/2020/12/17/madrugon-y-trasnochon-en-sogamoso-desde-este-viernes-hasta-el-23-de-diciembre/>