



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

**AÑO I N°. 3642 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO ENE. 17 DEL AÑO 2024**

## TABLA DE CONTENIDO

**Pág.**

|  |      |
|--|------|
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 081 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA CONMEMORACIÓN ANUAL DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....                          | 1614 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 082 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE ZONAS DE LACTANCIA MATERNA AL INTERIOR DE LAS ESTACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ”..... | 1618 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 083 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA MIGRACIÓN MÓVIL DEL APLICATIVO DE MANTENIMIENTO VIAL DE BOGOTÁ”.....   | 1625 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 084 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ”.....   | 1632 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ”.....   | 1641 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 086 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXISMO EN BOGOTÁ”.....  | 1656 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 087 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LA INTEGRACIÓN DE LOS VETERANOS DE LA FUERZA PÚBLICA EN LOS FRENTE DE SEGURIDAD EN BOGOTÁ”.....                | 1663 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 088 DE 2024 PRIMER DEBATE</u></b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE FOTOMULTAS EN EL DISTRITO CAPITAL”.....                       | 1672 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 089 DE 2024 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.”.....           | 1683 |
| <b><u>PROYECTO DE ACUERDO N° 090 DE 2024 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”.....        | 1693 |

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 081 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

## **“POR EL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA CONMEMORACIÓN ANUAL DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **Objeto del Proyecto de Acuerdo:**

Realizar la Conmemoración Anual de manera pública de la promulgación de la constitución política de 1991.

#### **Objetivos Específicos:**

- Institucionalizar el 4 de julio de cada año como el día de la Constitución Política en la ciudad de Bogotá.
- Realizar un foro de conmemoración en sesión plenaria del mes de julio de cada año.
- Generar espacios de recuperación histórica de la memoria nacional y distrital para jóvenes estudiantes de educación media y secundaria de las instituciones oficiales del Distrito.
- Crear un reconocimiento público al ciudadano Bogotano que mejor represente los valores democráticos en estos 30 años de promulgación de la carta política de 1991.

#### **Sustento jurídico de la iniciativa**

El Artículo 41 de la Constitución Política establece: en todas las instituciones de educación, oficiales o privadas, serán obligatorios el estudio de la Constitución y la Instrucción Cívica. Así mismo se fomentarán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana.

El Estado divulgará la Constitución.

La ley 107 de 1994 reglamentó el artículo 41 de la Constitución Política de 1991.

#### **Justificación del Proyecto de Acuerdo**

La historia del país recordará el mecanismo de participación ciudadana convocado por jóvenes estudiantes a través de la séptima papeleta incluida en las elecciones del 11 de marzo de 1990 y que se convertiría más adelante en el punto de partida para la

conformación de un nuevo pacto social ante la crisis de violencia que afectaba al país al finalizar el siglo XX.

El 9 de diciembre de 1990 el constituyente primario en Colombia eligió a 70 representantes de diversos partidos y movimientos políticos que para la conformación de la Asamblea Nacional Constituyente que más tarde se instalaría de manera formal del 5 de febrero de 1991.

Una vez instalada, la capital de la República acogió las deliberaciones de la Asamblea Nacional Constituyente mediante sus cinco comisiones cuyo resultado final fue la Constitución Política de 1991 que reemplazo a la carta política de 1886.

El 4 de julio 2021 se cumplen 30 años de la adopción de esta nueva carta política que trajo cambios estructurales en la vida política, social, cultural y económica del país.

El fortalecimiento de la democracia y del estado social de derecho son dos de los más grandes logros de la constitución de 1991 sin embargo pasadas ya tres décadas se evidencian grandes retos y aspectos por mejorar en busca de construir un país próspero más justo y equitativo.

Así las cosas, es necesario que Bogotá como ciudad cuna de la nueva democracia del país conmemore esta fecha histórica desde la institucionalidad del Concejo de Bogotá resaltando el legado histórico de este hito que marcó el cambio para las generaciones pasadas, actuales y futuras de Colombia.

### **IMPACTO FISCAL**

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

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

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

Cordialmente,

**MARCO ACOSTA RICO**

Concejal y Vocero de Bancada

Partido Colombia Justa Libres Partido Colombia Justa Libres.

**PROYECTO DE ACUERDO N° 081 DE 2024****PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA CONMEMORACIÓN ANUAL DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Se crean los actos de rememoración y celebración anual de la promulgación de la Constitución Política de Colombia de 1991.

**ARTÍCULO SEGUNDO: Día Distrital de la Constitución Política.** El Concejo de Bogotá declarará el 4 de Julio de cada año como el Día Distrital de la Constitución Política en Bogotá.

**ARTÍCULO TERCERO: Foro de conmemoración.** El Concejo de Bogotá declarará una sesión plenaria del mes de julio de cada año para la conmemoración de la promulgación de la Constitución Política en la cual se realizará un foro académico con participación de representantes de los distintos actores sociales, políticos, religiosos y culturales de la ciudad, cuyo tema central girará en torno a los avances y retos del sistema político colombiano después del año 1991.

**ARTÍCULO CUARTO: Recorrido educativo.** El Archivo de Bogotá organizarán la semana de la memoria histórica de la Constitución Política de 1991. Para tal efecto durante la tercera semana de Julio de cada año se realizará un recorrido diario en el archivo de Bogotá para estudiantes de instituciones oficiales del Distrito donde se refuerce la cultura ciudadana de lo público y el valor de la democracia y las instituciones de la ciudad.

**ARTÍCULO QUINTO: Orden Horacio Serpa Uribe.** En una sesión plenaria del Concejo de Bogotá de julio de cada año, se entregará la orden al mérito Horacio Serpa Uribe al ciudadano Bogotano que se haya destacado por sus virtudes y liderazgo en la defensa de los principios y valores establecidos en la Constitución Política de 1991.

**ARTÍCULO SEXTO:** El presente Acuerdo rige a partir de su expedición y publicación;

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá D. C. a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ de 2024

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 082 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE ZONAS DE LACTANCIA MATERNA AL INTERIOR DE LAS ESTACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El objeto del proyecto de acuerdo es dictar lineamientos para la eventual creación de zonas de Lactancia Materna al interior de las estaciones de transporte público de Bogotá. Esto incluye los portales y estaciones del sistema de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio, así como las estaciones de los futuros sistemas de transporte de la ciudad como el Metro de Bogotá y las diferentes líneas del Regiotram.

##### **2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente proyecto de acuerdo surge de la necesidad de apoyar, proteger y fomentar la lactancia materna como una práctica óptima y necesaria para la alimentación, cuidado y nutrición de la primera infancia en la ciudad, así como para la protección, cuidado y comodidad de las madres lactantes en la ciudad.

En efecto, La leche materna proporciona una inmunidad activa y alimentación adecuada para el bebé. Contiene células vivas, hormonas, enzimas activas, anticuerpos y más de 400 componentes únicos (IBFAN, 2010). La composición cambia según el momento del día, la edad del bebé y su estado gestacional. No requiere distribución ni preparación y está listo para consumir. La leche materna es probablemente la medicina personalizada más específica que el bebé puede recibir, y una oportunidad para producir una impronta positiva en su salud (Victoria, 2016).

La lactancia materna está en disminución en la mayoría de los lugares del mundo, especialmente en la cultura occidental. Muchas mujeres desean lactar, pero se ven obstaculizadas por barreras sociales, culturales, médicas y psicológicas, así como la falta de apoyo y orientación. Debido a estas dificultades, las madres a menudo abandonan la lactancia y optan por la alimentación artificial con leche de fórmula, lo que tiene consecuencias negativas para la salud del bebé y la madre a corto y largo plazo (The Lancet, 2016). Lo anterior debido a la falta de los beneficios y nutrientes probados de la lactancia materna que ya han sido previamente mencionados.

Entre los factores que desalientan la lactancia se incluyen la sexualización de los pechos, el señalamiento a las madres que amamantan en público, y el surgimiento del biberón como símbolo de estatus (IBFAN, 2010). Además, la condición laboral de las madres trabajadoras y la falta de servicios de guardería en el trabajo también son desfavorables para la lactancia.

Específicamente, en el transporte público de Bogotá las mujeres son ampliamente vulnerables a estos factores. Los múltiples casos de acoso y violencia sexual que tienen lugar al interior del sistema contribuyen a un aumento en la percepción del riesgo de sexualización que puede desincentivar la lactancia. Asimismo, a través de redes sociales y medios de comunicación se ha venido haciendo evidente la estigmatización y señalamientos en contra de las madres que realizan la lactancia en público.

Bajo este escenario, se hace necesario establecer espacios seguros que promuevan la lactancia materna como una práctica saludable para la salud tanto de la madre, como del bebé. Persiguiendo el mismo fin, en otros espacios como escenarios públicos, centros comerciales y entidades distritales se ha optado por la adecuación de zonas de lactancia materna donde las madres puedan llevar a cabo las actividades de lactancia de manera libre y segura. De este modo, el presente proyecto de Acuerdo propone implementar las zonas de Lactancia Materna al interior de los portales y estaciones del Sistema de transporte público de Bogotá.

Desde el año 2012, el Ministerio de Salud de Colombia emitió una cartilla con lineamientos para la implementación de *Salas Amigas de la Familia Lactante* en el entorno laboral. Lo anterior con el fin de estimular “la promoción, protección y apoyo a la lactancia materna, que ofrecen en el entorno laboral las condiciones físicas y de dotación adecuadas para garantizar los procedimientos seguros para la extracción, conservación y transporte de la leche materna” (Ministerio de Salud y Protección Social, 2012). Este documento, resulta de utilidad como insumo inicial para la implementación de estas zonas en las estaciones y portales del sistema de transporte público de la ciudad.

En otras ciudades ya se han implementado medidas de este tipo. Por ejemplo, durante el 2019 en Medellín se empezaron a implementar áreas especiales para la lactancia en 3 estaciones del Metro de Medellín (Jiménez, 2019). Si bien en un principio no se consolidaron espacios con privacidad para la lactancia materna, el solo hecho de destinar un espacio dedicado para este fin sí contribuye a generar confianza para las madres lactantes.

Por otro lado, durante el 2020 en Argentina también se instaló una sala de lactancia materna en el sistema de Trenes Argentinos (BID, 2020). Si bien este espacio estaba inicialmente dedicado a las trabajadoras de la empresa de Trenes Argentinos, también constituye un esfuerzo de visibilización de la lactancia segura.

De este modo, los ejemplos de diferentes ciudades alrededor del mundo sirven para evidenciar los avances que se pueden conseguir en esta materia a partir de la voluntad política. Así, la presente iniciativa parte de reconocer la problemática relativa a la lactancia materna en el transporte público y busca la consolidación de zonas de lactancia en las estaciones y portales de transporte público a partir del encuentro de la voluntad política.

## **2.1 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE:**

El presente proyecto de acuerdo se enmarca en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2. Poner fin al hambre y 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

Específicamente, las disposiciones del proyecto guardan una estrecha relación con las siguientes metas de los objetivos mencionados:

- 2.1 Para 2030, poner fin al hambre y asegurar el acceso de todas las personas, en particular los pobres y las personas en situaciones vulnerables, incluidos los lactantes, a una alimentación sana, nutritiva y suficiente durante todo el año.

2.2 Para 2030, poner fin a todas las formas de malnutrición, incluso logrando, a más tardar en 2025, las metas convenidas internacionalmente sobre el retraso del crecimiento y la emaciación de los niños menores de 5 años, y abordar las necesidades de nutrición de las adolescentes, las mujeres embarazadas y lactantes y las personas de edad.

3.2 Para 2030, poner fin a las muertes evitables de recién nacidos y de niños menores de 5 años, logrando que todos los países intenten reducir la mortalidad neonatal al menos hasta 12 por cada 1.000 nacidos vivos, y la mortalidad de niños menores de 5 años al menos hasta 25 por cada 1.000 nacidos vivos. (Naciones Unidas, 2023).

### 3. MARCO JURÍDICO

El presente Proyecto de Acuerdo se encuentra fundamentado en las siguientes disposiciones legales:

#### **Del Orden Constitucional:**

**Artículo 43.** La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de este subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada. El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia.

**Artículo 44.** Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

#### **Del orden Nacional:**

**Ley 1098 de 2006:** “Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia”. Especialmente en lo establecido en los artículos 10, 17, 29, 39 y 41 relativos a los derechos de la Primera Infancia y la corresponsabilidad de la familia.

**Ley 1822 de 2017:** “Por medio de la cual se incentiva la adecuada atención y cuidado de la primera infancia, se modifican los artículos 236 y 239 del Código Sustantivo del Trabajo y se dictan otras disposiciones”.

**Ley 1751 de 2015:** “Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones”.

**Ley 1804 de 2016:** “Por la cual se establece la política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia de Cero a Siempre y se dictan otras disposiciones”.

**Ley 1823 de 2017:** “Por medio de la cual se adopta la estrategia salas amigas de La familia lactante del entorno laboral en entidades públicas territoriales y empresas privadas y se dictan otras disposiciones”.

**Ley 2120 de 2021:** “Por medio de la cual se adoptan medidas para fomentar entornos alimentarios saludables y prevenir enfermedades no transmisibles y se adoptan otras disposiciones”.

**Decreto 1397 de 1992:** “Por medio del cual se promueve la lactancia materna y se reglamenta la comercialización y publicidad de los alimentos de fórmula para lactantes y complementarios de la leche materna”.

**Resolución 2423 del 2018:** “Por la cual se implementaron y reglamentaron las salas amigas de la familia lactante del entorno laboral”.

**Resolución 2350 de 2020.** Ministerio de Salud y Protección Social (MSPS), “Por la cual se adopta el lineamiento técnico para el manejo integral de atención a la desnutrición aguda, moderada y severa, en niños de cero (0) a 59 meses de edad y se dictan otras disposiciones”.

Política Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional (PSAN): El CONPES Social 113 de 2008.

Plan decenal de lactancia materna y alimentación complementaria 2021 – 2030.

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

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1º del artículo 12

#### **DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.**

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

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

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

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente Proyecto de Acuerdo no tiene Impacto Fiscal dado que no implica una modificación del Marco Fiscal de Mediano Plazo ni conlleva un incremento del presupuesto distrital, o la creación de una nueva fuente de financiación.



Bajo este concepto, las acciones derivadas del presente proyecto de acuerdo deberán ser financiadas a partir del presupuesto de las entidades pertinentes. De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra amparado dentro del siguiente programa propuesto en el Plan de Desarrollo 2020-2024.

## **6. CONCLUSIÓN**

A través de los lineamientos expuestos en el presente proyecto de Acuerdo se busca garantizar que las usuarias de los sistemas de transporte público de Bogotá, actuales y futuros, cuenten con un espacio seguro en el que puedan amamantar a sus bebés. Asimismo, la iniciativa busca apoyar, proteger y fomentar la lactancia materna como una práctica óptima y necesaria para la alimentación, cuidado y nutrición de la primera infancia en la ciudad.

6Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 082 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA CREACIÓN DE ZONAS DE LACTANCIA MATERNA AL INTERIOR DE LAS ESTACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE 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.** La secretaría distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Salud y la Secretaría de la Mujer llevarán a cabo un estudio técnico para determinar que portales y estaciones de transporte público deberán priorizar la adecuación de salas de lactancia materna. El estudio técnico deberá contener, por lo menos, un análisis de la posible demanda de estas salas y un análisis de la infraestructura disponible para la adecuación de las salas.

**Artículo 2.** Las salas de Lactancia Materna en las estaciones y portales del transporte público deberán:

- Ubicarse en un espacio cerrado que garantice la privacidad de las madres,
- Garantizar que no haya visibilidad hacia el interior desde afuera de la sala,
- Contar con buena iluminación,
- Estar alejadas de zonas de almacenamiento de basuras,
- De manera independiente y cerca al área, debe instalarse un baño con lavamanos para el uso de las madres en lactancia,
- Contar con sillas cómodas y ergonómicas para las madres,
- El tamaño de cada una de las salas dependerá del estudio de demanda previamente realizado.

**Artículo 3.** Los gastos de adecuación de las instalaciones serán asumidos por la empresa encargada de la administración de cada sistema (Transmilenio, Empresa Metro, etc.) En cada caso, la adecuación de estas zonas de lactancia materna se hará de manera progresiva de acuerdo con el presupuesto y la planeación interna de cada entidad.

**Parágrafo.** Cada empresa buscará la participación de los diferentes operadores del sistema para financiar las adecuaciones como mecanismos de creación de valor compartido.

**Artículo 4.** Para cada uno de los futuros proyectos de infraestructura de transporte de Bogotá como nuevas troncales de Transmilenio, nuevas líneas de Metro, Regiotram, etc. se contemplará la adecuación de salas de lactancia materna en sus estaciones desde la planeación de estos proyectos.

**Artículo 5.** La Secretaría Distrital de Salud, en articulación con la Secretaría de la Mujer, diseñaran una campaña pedagógica para concientizar a las madres y usuarios del transporte público sobre la importancia de la lactancia Materna.

**Artículo 6. 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 2023

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

Banco Interamericano de Desarrollo BID. (2020). Inauguraron el primer espacio de lactancia en Trenes Argentinos. BID. Disponible en: <https://tglab.iadb.org/inauguraron-el-primer-espacio-de-lactancia-en-trenes-argentinos>

IBFAN. (2010). Protección de la salud Infantil, Guía para los agentes de salud sobre el Código Internacional de Comercialización de Sucedáneos de la Leche Materna. Penang, Malaysia.

Jiménez, D. (2019). Estaciones del Metro con área especial para la lactancia. El colombiano. Disponible en: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/tres-estaciones-con-area-especial-para-la-lactancia-JF11635581>

Ministerio de Salud y Protección Social. (2012). Lineamientos Técnicos para la Implementación de las Salas Amigas de la Familia Lactante en el entorno laboral. Disponible en: [https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SNA/Lineamientos-tecnicos-  
implementacion-salas-amigas.pdf](https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/SNA/Lineamientos-tecnicos-implementacion-salas-amigas.pdf)

Naciones Unidas. (2023). Página de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas: Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: [https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-  
desarrollo-sostenible/](https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/)

The Lancet. (2016). Primera serie de la revista The Lancet sobre Lactancia Materna 2016. The Lancet (ISBN:978-9929-701-07-6), VI. Obtenido de <http://www.thelancet.com>

Victoria C., B. R. (2016). La lactancia materna en el siglo XXI: Epidemiología, mecanismos y efectos a lo largo de la vida. The Lancet, 1 - 16.

**PROYECTO DE ACUERDO N° 083 DE 2024****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 antecedendo 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 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

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

**6. CONCLUSIONES**

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

Cordialmente,

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



**PROYECTO DE ACUERDO N° 083 DE 2024**

**PRIMER DEBATE**

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

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

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

**ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS.**

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

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

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

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

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2024

**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° 084 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

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

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

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

#### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

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

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

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

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

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

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

Algunos de los testimonios recogidos en medios expresaban que: *“No todo el mundo tiene acceso a un Smartphone o a datos. Los más adultos no saben cómo utilizarlo”*

## **2.2 CONTEXTO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 Marco constitucional**

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

**Artículo 53.** El Congreso expedirá el estatuto del trabajo.

La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad. El Estado garantiza el derecho al pago oportuno y al reajuste periódico de las pensiones legales. Los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna. La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

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

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



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

## **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 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 implementación de este paquete de medidas será la herramienta clave de reactivación económica que hoy requieren cientos de familias ligadas al taxi en Bogotá. Este no es solo un proyecto que beneficie al gremio de los taxistas, sino a la ciudadanía en general. De acuerdo a las garantías que se ofrezcan, de seguro se mejorarán las condiciones del servicio prestado.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 084 DE 2024**

**PRIMER DEBATE**

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

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Establecer políticas que contribuyan a mejorar las condiciones económicas para el gremio de taxistas en Bogotá.

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

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

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

- (I) Encárguese a la Secretaría Distrital de Movilidad para reducir la tarifa a través de la modificación de las tarifas domésticas de esta Entidad, así como de evaluar el diseño por temporadas para el pago de las multas de tránsito expedidas durante la pandemia.
- (II) A través de un trabajo articulado entre la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad, expídase el Decreto que establezca la reducción porcentual de los impuestos a pagar por los vehículos de servicio público tipo taxi.
- (III) El Aeropuerto El Dorado y la Terminal de Transportes, deberán ser parte de las Entidades que contribuyan a la reactivación económica del gremio de taxistas.

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

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2024

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

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ”**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El pasado 29 de diciembre de 2021, la alcaldesa mayor de Bogotá adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., a través del Decreto 555 de 2021. Dicho Decreto, dejó la puerta abierta para que cierto tipo de servicios, entre ellos, los especiales, se ubiquen en las áreas de Proximidad o zonas residenciales. Esto no solo representa una disparidad, sino que representa un atentado a la tranquilidad de cientos de ciudadanos.

Por ello, el objeto de este proyecto de Acuerdo es excluir los servicios especiales de las áreas de proximidad en Bogotá.

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

Tradicionalmente, las zonas destinadas para la diversión y el esparcimiento han ido en contravía de los principios de bienestar y paz en muchas de las zonas residenciales de la ciudad. A diario, se denotan casos de violencia, robos y constantes alteraciones al orden público como consecuencia de esto. Esta problemática ha sobrepasado las competencias de muchas de las instituciones que velan por mantener el orden y restaurar la tranquilidad, lo que conduce a pensar que la única forma de superar esta situación es a través de la declaración y ratificación de incompatibilidad con la norma urbana.

En el 2019, el alcalde Enrique Peñalosa presentó ante el Concejo de Bogotá la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá. Este POT buscaba que el 30% de los predios que tenían un uso múltiple pasarán a ser residenciales. Y para proteger las áreas residenciales de las zonas donde hay polígonos de alto impacto se dividieron en dos categorías, dependiendo de la mezcla de usos a permitir y la colindancia con predios de actividad residencial, así: (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019):

Polígonos de alto impacto A: son los de Chapinero, Primero de Mayo, Restrepo y Venecia, lugares donde se permiten comercios asociados a la venta y consumo de licor; además moteles, bodegas de reciclaje, talleres de vehículos y autopartes. Son zonas donde no es predominante el uso residencial (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Los Polígonos de Alto Impacto B: Estos polígonos están localizados en el Parque de la 93, Zona T, Galerías, Modelia, Bosa Central y Calle 116. Allí no se permiten moteles, bodegas, talleres de vehículos y autopartes

(Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019). Dicho POT no permitía el funcionamiento de bares en zonas residenciales, por lo que se propuso que los bares de hasta 80m<sup>2</sup> se localizaran frente a malla vial arterial (grandes avenidas), o sobre malla vial intermedia (vías principales), en los corredores comerciales consolidados (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Por su parte, los bares de hasta 250 m<sup>2</sup> podrían ubicarse al interior de los polígonos de Áreas de Desarrollo Naranja (zonas con usos múltiples) y en las zonas industriales que no colinden con zonas residenciales. A los establecimientos con más de 250m<sup>2</sup> se les permitiría funcionar exclusivamente adentro de los polígonos de alto impacto y en las zonas industriales que no limiten con zonas residenciales (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Incluso, el ex secretario Distrital de Planeación, Andrés Ortiz Gómez, enfatizó que “el nuevo POT busca reglamentar la actividad de los bares exigiendo el cumplimiento de unas acciones que garanticen la mitigación de los impactos en los sectores propicios para tal actividad, como vías comerciales consolidadas o sobre vías arteriales e intermedias, zonas de uso múltiple y zonas industriales. No, sobre vías locales” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019).

Como es de conocimiento general, el POT presentado por el ex alcalde Enrique Peñalosa no fue aprobado por el Concejo de Bogotá, y ahora el Decreto 555 se convirtió en la nueva norma que regirá la ordenación del territorio durante los próximos 12 años.

Así pues, y aunque parezca totalmente lógico que los bares no deban mezclarse con las viviendas, el Artículo 243 del Decreto 555 de 2021, se encargó de abrir la puerta a que los servicios especiales se ubicaran en las áreas de Proximidad. Esto, como se ha mencionado anteriormente, resulta ser un atentando directo para la paz, tranquilidad y descanso de los bogotanos.

### **3. MARCO LEGAL**

#### **Del nivel Constitucional**

**ARTICULO 2º.** 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.

## **Jurisprudencia**

### **Sentencia No. T-112/94**

**TEMA:** Derecho a la tranquilidad e intimidad en el lugar de habitación, cuando el sector en donde se encuentra ubicada ha sido declarada como una zona residencial.

#### **I. ANTECEDENTES.**

##### **A. Las pretensiones.**

La peticionaria, en ejercicio de la acción de tutela, formula las siguientes pretensiones:

Que, "se declare la zona de la carrera 5 entre calles 28 y 26 donde se encuentra ubicado el Conjunto Residencial, como Zona Residencial, en la que el uso principal es la vivienda. Situación existente en 1968, año en el cual se expidió el decreto No. 762 de agosto 19, por medio del cual el Alcalde Mayor de Bogotá, D.E. en uso de sus atribuciones legales, reglamenta el conjunto, situación que a todas luces debe ser concordante con la zonificación y definición contemplada en el artículo 335 del Acuerdo 6 de 1990, y por ende con el uso residencial actual, el cual corresponde a la vivienda de cerca de trescientas familias".

Que, "se ordene a quien corresponda la revocación de las licencias de funcionamiento expedidas por la administración, de los establecimientos nocturnos ubicados en el citado sector, por cuanto el desarrollo de sus actividades atenta contra mi seguridad y mi vida y entorpecen la paz y tranquilidad de las familias residentes que habitamos el sector".

Que, "se ordene a quien corresponda la clausura de los establecimientos nocturnos ubicados en el citado sector, que no disponen de las respectivas licencias de funcionamiento, por cuanto el desarrollo de sus actividades atenta contra mi seguridad y mi vida y entorpecen la paz y tranquilidad de las familias residentes que habitamos el sector".

Que, "se prohíba a la Administración Distrital, expedir nuevas licencias para el funcionamiento de establecimientos comerciales, cuyo uso no sea concordante con el uso residencial, principal predominante del sector".

Que, "se ordene a quien corresponda, se reglamente y limite el horario de los establecimientos comerciales, que, siendo compatible con el uso residencial del sector, permanecen abiertos hasta altas horas de la madrugada".

##### **B. Los hechos.**

La señora Aurora Pachón de Reyna presenta como hechos que sustentan sus pretensiones, los siguientes:

"1. Soy residente desde hace cerca de 19 años del apartamento antes citado, el cual pertenece a la torre A del denominado Conjunto Residencial El Parque, lugar de residencia de cerca de trescientas familias".

"2. Al trasladarme al apartamento de mi propiedad, en el año de 1974, localizado en el segundo piso del edificio, con amplio frente sobre la carrera quinta, esta zona de uso residencial llenaba las condiciones necesarias para disfrutar de los derechos ciudadanos establecidos por la Constitución, de los cuales se disfrutaba plenamente (día y noche), tanto dentro de la propiedad privada y como la propiedad comunal, esto con las mejores condiciones de seguridad y derecho a la vida".

"3. En el transcurso del tiempo, debido a los usos y actividades que la Administración Distrital y la Alcaldía Menor de Santa Fe han venido permitiendo en el sector y específicamente en la acera occidental de la carrera quinta, el conjunto y mi apartamento se han convertido en zonas de alto riesgo tanto a nivel de la comunidad en su conjunto, como a nivel de mi persona. Es así como los días jueves, viernes y sábados en la noche y a altas horas de la madrugada no faltan los escándalos y problemas graves, originados en el tipo, tamaño y uso de los establecimientos que la administración distrital ha venido permitiendo, los cuales se clasifican dentro de los denominados "Venta de Servicios y de Alto Impacto Social, urbanístico y Ambiental", incompatibles a todas luces con el uso residencial del sector".

"4. El hecho más grave registrado, directamente contra mi propiedad, mi persona y mi vida, ocurrió en noviembre pasado, cuando afortunadamente me encontraba de vacaciones y por ende no había persona en mi apartamento. En uno de los escándalos y problemas ocurridos, no sé, si en uno de los establecimientos o en el espacio público de la carrera quinta, un tiro de arma de fuego entró por la ventana de mi alcoba, golpeó el techo y la pared y terminó en mi cama".

"5. El anterior hecho fue denunciado por la Administración del Conjunto a la Alcaldía Menor correspondiente y posteriormente a mi regreso de vacaciones, personalmente lo hice ante la autoridad competente, Policía Metropolitana de Bogotá, Quinta Estación, sin tener hasta el momento, respuesta alguna diferente de una citación a la Inspección Tercera Distrital de Policía donde solicité se hagan las pruebas correspondientes. Aún no he cambiado el cristal de la ventana, ni reparado el techo y pared y además conservo el pedazo de plomo encontrado en mi cama".

"6. En el transcurso de este año de 1993, el problema ha sido aún mayor, encontrándome desprotegida y privada del disfrute de mis derechos fundamentales y en alto riesgo de perder mi integridad y mi vida, esto en razón de los frecuentes tiroteos que se presentan en el lugar, principalmente de los jueves, viernes y sábados en la noche y a altas horas de la madrugada. No conozco a fondo los hechos ocurridos solamente el escándalo y los tiros, esto en razón de que cuando esto ocurre, con el fin de protegerme salgo de mi alcoba y me refugié en uno de los baños del apartamento los cuales no tienen ventanas sobre la carrera quinta. Por lo anterior, sé solamente, que además de los escándalos se presentaron tiros de arma de fuego en la zona localizada frente a los ventanales de mi apartamento y alcoba".

"7. Los últimos insucesos de alto impacto y a todas luces han atentado contra mi paz y tranquilidad ocurrieron en la madrugada del día domingo 18 de julio, el viernes 30 de julio en la noche y el domingo primero de agosto en la madrugada".

"8. Siento por todo lo anterior que estoy altamente amenazada, en mi hogar, en mi tranquilidad durante las horas nocturnas de descanso y en mi vida, por tanto, se están violando, con anuencia de la Administración, mis derechos fundamentales establecidos en nuestra Constitución, y a los cuales tenemos derecho todos los ciudadanos. Todo lo anterior es debido a riñas que se originan por los establecimientos nocturnos que el Estado en la persona de la Administración Distrital ha permitido que funcionen, en zonas residenciales donde habitamos familias y en locales no aptos para tal fin".

#### **RESUELVE:**

**PRIMERO:** REVOCAR las sentencias de los Juzgados 20 Civil Municipal y 27 Civil del Circuito de Santafé de Bogotá, de fecha 20 de agosto y 27 de septiembre de 1993, en las cuales se resolvió denegar por improcedente la tutela impetrada.

**SEGUNDO:** CONCEDER la tutela a la señora Aura Pachón Reyna de sus derechos a la tranquilidad y a la intimidad.

**TERCERO:** ORDENAR tanto al Alcalde Mayor de Santa Fé de Bogotá D.C., como al Alcalde Local de Santa Fe Localidad III, que procedan a impedir el funcionamiento de los establecimientos comerciales que carecen de licencia, y abstenerse de conceder nuevas licencias de funcionamiento, y de renovar las que se encuentren vencidas o las que se hallen vigentes, en cuanto su destinación no sea compatible con el uso residencial de la zona, conforme a las reglamentaciones que sobre el particular existan.

**CUARTO:** LIBRAR comunicación al Juzgado Veinte (20) Civil Municipal de Santa Fé de Bogotá, a efectos de que notifique esta sentencia a las partes y adopte las decisiones necesarias para adecuar su fallo a lo aquí dispuesto.

#### **Del nivel nacional**

#### **LEY 388 DE 1997.**

**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 confluyan 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.

### **LEY 1454 DE 2011**

**ARTÍCULO 1º. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto dictar las normas orgánicas para la organización político-administrativa del territorio colombiano; enmarcar en las mismas el ejercicio de la actividad legislativa en materia de normas y disposiciones de carácter orgánico relativas a la organización político-administrativa del Estado en el territorio; establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial.

### **Del nivel Distrital**

### **ACUERDO 20 DE 1995**

**Artículo 1º.-** Adoptase el Código de Construcción del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, definido por el siguiente articulado en el cual se fijan sus políticas generales, su articulado, su alcance, se establecen mecanismos para su aplicación, se fijan plazos para su reglamentación por parte de la Administración Distrital y se señalan mecanismos para su actualización y vigilancia.

**Artículo 2º.-** El Código de construcción es uno de los elementos constitutivos del Plan General de Desarrollo Integrado del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, en sus aspectos del desarrollo físico, por consiguiente, su desarrollo y aplicación se harán mediante un proceso de planeación permanente, orientado a coordinar las acciones de los sectores públicos y privado dentro de un estricto criterio de justicia social.

**Artículo 3º.-** El presente Código de construcción completa las políticas y normas sobre el desarrollo urbanístico. Por lo tanto, su interpretación y aplicación deben realizarse teniendo en cuenta capitalmente las normas vigentes sobre los siguientes aspectos los cuales no son modificaciones en manera alguna por el presente Código.

- a. Perímetro de servicios públicos y posibilidad técnica de prestación de servicios.
- b. Zonificación y reglamentación de usos de la tierra.
- c. Afectaciones de la tierra por Plan Vial y Planes Maestros de Servicios.

- d. Las normas y reglamentaciones específicas para cada zona de la ciudad.
- e. Las normas y procedimientos sobre los procesos de urbanización, apropiación de proyectos licencias para su ejecución.

### **DECRETO 765 DE 1999**

**Artículo 1º. *Ámbito de Aplicación.*** Para la aplicación del presente Decreto se establecen dos áreas de influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado, con base en la delimitación concertada entre le Departamento Administrativo de Planeación Distrital, El DAMA y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, los cuales aparecen delimitadas en el plano anexo y se relacionan a continuación:

(...)

**Artículo 3º. *Usos permitidos en área de influencia aeroportuaria.*** Se permitirán únicamente los siguientes usos:

**USO INDUSTRIAL:** Se permite el uso industrial en las mismas condiciones en que lo autoricen los Decretos de asignación de tratamiento, con excepción de los polígonos de zonificación con tratamiento de desarrollo, en los que dicho uso tendrá que adecuarse a las características de la industria que más adelante se establecen. Se consideran prohibidos en el sector los usos que impliquen la fabricación y almacenamiento de explosivos.

**USO COMERCIAL:** Se permite la actividad comercial en las mismas condiciones en que la autoricen los Decretos de asignación de tratamiento, siempre que se cumpla con las restricciones de altura impuestas por la Aeronáutica Civil.

**DECRETO 619 DE 2000.** "Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital."

**DECRETO 1110 DE 2000.** "Por el cual se adecua el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., según lo dispuesto en la resolución 0621 de 2000 dictada por el Ministerio del Medio Ambiente"

**DECRETO 469 DE 2003.** "Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."

**DECRETO 190 DE 2004.** "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003."

(...)

### **Subcapítulo 2. Subprograma de Fortalecimiento y Consolidación de Barrios Residenciales**

#### **Artículo 291. Objetivo general (artículo 282 del Decreto 619 de 2000)**

El subprograma tiene por objeto identificar las unidades barriales existentes para definir las acciones de cualificación del espacio público y los equipamientos, y el fortalecimiento de los esquemas de organización ciudadana que permitan su consolidación y recuperación como núcleos básicos de calidad de vida urbana.

Mediante la aplicación de incentivos y sanciones se propende por la protección de las áreas residenciales que se conservan y la recuperación de los barrios que han perdido sus condiciones de habitabilidad.

**Artículo 292. Objetivos específicos (artículo 283 del Decreto 619 de 2000).**

1. Proteger las áreas residenciales que poseen buenas condiciones urbanísticas y ambientales.
2. Fortalecer y mejorar las condiciones de habitabilidad en las áreas en las que el uso residencial se ha conservado o la mezcla de usos no ha causado desajustes graves o irreversibles
3. Reconocer el fenómeno de la vivienda con actividad económica, generando las condiciones para una implantación adecuada que garantice la permanencia del uso residencial.

**Artículo 293. Metas (artículo 284 del Decreto 619 de 2000).**

El programa propone mantener las condiciones actuales de aproximadamente 4.600 hectáreas urbanas en las que hoy existen barrios residenciales y atender aproximadamente 8.000 hectáreas urbanas de los barrios en los cuales se han presentado cambios que han deteriorado los mismos.

Las anteriores acciones se aplicarán en las Unidades de Planeamiento Zonal tipo 2 y 3, las cuales agrupan sectores consolidados de estratos medios y altos con uso residencial predominante o que anteriormente hayan sido de uso residencial.

**Artículo 294. Estrategias (artículo 285 del Decreto 619 de 2000).**

Para el cumplimiento de los objetivos y metas previstas se adoptan las siguientes acciones estratégicas:

1. De planeamiento y ordenamiento urbano
    - a. Adoptar la escala de planeamiento y gestión en que se constituyen las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) para definir los requerimientos de equipamientos, espacio público, vías, entre otros.
    - b. Caracterizar los sectores residenciales para definir acciones de carácter urbano y las de carácter colectivo requeridas para la recuperación y consolidación de las unidades de vivienda.
    - c. Proponer una normativa urbana comprensible y reconocible que permita regular los usos urbanos mejorando las condiciones de los barrios y fortaleciendo su carácter residencial.
    - d. Apoyar los procesos de reconocimiento de las transformaciones de los barrios o conjuntos de barrios mediante la aplicación de normativas específicas que permitan la compensación a la ciudad para mantener las calidades urbanas.
  2. De participación y gestión
    - a. Generar los espacios de participación ciudadana para los procesos de toma de decisiones en relación con la aplicación de la normativa urbana que incentive los procesos de convivencia y las condiciones para el adecuado control de aplicación de la misma.
    - b. Apoyar los esquemas de comunicación e información ciudadana en relación con los temas de interés del barrio.
    - c. Aplicar instrumento de gestión y coordinación institucional que apoyen las iniciativas
    - d. privadas de los ciudadanos en relación con el mejoramiento de sus barrios.
- (...)

**Artículo 347. Normas para los usos de comercio y servicios (artículo 336 del Decreto 619 de 2000).**

1. Comercio Metropolitano y Urbano. El desarrollo del comercio metropolitano, de más de 6.000 M2 de área de ventas, y el Urbano con área de ventas de más de 2000 M2 y hasta 6000 m2, se sujetará a un Plan de Implantación. Se permite su localización en las zonas pertenecientes al Área de Actividad de Comercio y Servicios, en las Areas de Actividad Industriales, y en ejes viales de la siguiente manera:

- a. (Modificado por el artículo 231 del Decreto 469 de 2003). El comercio metropolitano se permite en determinados tramos de ejes de la malla arterial V - 0 y V - 1, señalados en el cuadro anexo No. 3 "listado de tramos de ejes viales para la localización de comercio metropolitano", cumpliendo con las condiciones definidas en el cuadro anexo No.2. "Clasificación de usos del suelo". No se permite en las áreas de orejas de las intersecciones viales

El comercio urbano se permite en ejes de la malla arterial V-2 y V-3, cumpliendo las condiciones definidas en el Cuadro anexo N° 2. " Clasificación de usos del suelo".

2. (Modificado por el artículo 231 del Decreto 469 de 2003). Comercio Zonal y Vecinal. El comercio zonal con área de hasta 2000 M2 y el comercio vecinal clase A de hasta 500 m2 de área de ventas, se permiten en manzanas con otros usos, localizadas en las Zonas de Comercio y Servicios y en las áreas delimitadas de comercio y servicios pertenecientes a Zonas Residenciales, cumpliendo las condiciones señaladas en el Cuadro Anexo No. 2. - Clasificación de usos del Suelo - y en la ficha reglamentaria.

El comercio vecinal clase B de hasta 60 m2 de área de ventas, se permite en las zonas residenciales de conformidad con lo dispuesto en las fichas normativas de cada sector normativo.

3. Los servicios de alto impacto de diversión y esparcimiento de escala metropolitana ligados al trabajo sexual, clasificados como Wiskerías, Strep-tease, casas de lenocinio y similares, deben cumplir con las siguientes condiciones desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico:

- a. El establecimiento deberá cumplir con las normas urbanas referentes a los usos del suelo y edificabilidad. Para el desarrollo de los usos permitidos se deberá obtener la correspondiente licencia de construcción en sus diferentes modalidades o el reconocimiento.
- b. Cuando en la ficha reglamentaria se establezca una zona para el desarrollo de servicios de alto impacto y en la misma zona existan usos dotacionales: educativos y de culto, con anterioridad a la entrada en vigencia del respectivo decreto de la UPZ, primará la presencia de dichos usos dotacionales: educativos y de culto y, por lo tanto, no se permitirá el desarrollo de servicios de alto impacto en el área de influencia determinada por la ficha.
- c. Los establecimientos destinados al Trabajo Sexual y actividades ligadas deberán funcionar en estructuras diseñadas y construidas para el uso o adecuaciones para los mismos. Se permitirá el desarrollo de vivienda para el celador o administrador, la cual debe funcionar como una unidad privada independiente.
- d. Los establecimientos prestadores de servicios turísticos, presentes en la zona donde se permitan los servicios de alto impacto de diversión y esparcimiento de escala metropolitana (Wiskerías, streap-tease y casas de lenocinio o similares), deben cumplir con los requisitos establecidos por la Ley 300 de 1996 "Por la cual se expide la Ley de Turismo y se dictan otras disposiciones".

*Parágrafo 1:* Las condiciones relativas al funcionamiento y ejercicio del trabajo sexual en cuanto a salubridad, saneamiento, bienestar social, seguridad y medio ambientales serán las contenidas en el Decreto Distrital 188 de 2002 y las demás normas que lo complementen o modifiquen.

*Parágrafo 2:* La ficha normativa correspondiente hará la delimitación precisa de los subsectores en las áreas de actividad señaladas como Zona Especial de Servicios de Alto Impacto y definirá la asignación específica de usos principales, complementarios y restringidos y las normas de edificabilidad correspondientes en cada uno de ellos.

### **DECRETO 555 DE 2021. Artículo 1. Adopción de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.**

El presente acuerdo adopta la revisión general de los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá Distrito Capital. Los documentos anexos y la cartografía se encuentran integrados en este acto administrativo.

*Parágrafo.* Las disposiciones del presente Acuerdo aplican para toda la jurisdicción del Distrito Capital en sus suelos urbano, rural y de expansión.

(...)

**Artículo 233. Usos permitidos en Bogotá.** Los usos que se mencionan a continuación se permiten en el suelo urbano y de expansión urbana del Distrito Capital:

(...)

**4. Usos comerciales y de servicios.** Es la destinación asignada al suelo para el conjunto de actividades económicas en los cuales se dé el intercambio de bienes y servicios. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

- a. Comercial y de servicios Tipo 1. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>.
- b. Comercial y de servicios Tipo 2. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.
- c. Comercial y de servicios Tipo 3. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>.

**Artículo 234. Clasificación de usos comerciales y de servicios.** Los usos de comercio y servicios se clasifican así:

(...)

**5. Servicios Especiales.** Corresponden a los establecimientos cuya actividad principal está destinada a público adulto, caracterizados principalmente por cualquiera de estas actividades: a) el expendio de bebidas embriagantes para el consumo dentro del establecimiento; b) el servicio de estancia por horas en residencias o moteles (no inscritos en el Registro Nacional de Turismo), c) encuentros sexuales, incluidas las actividades sexuales pagadas; d) la proyección de contenido sexual explícito no apto para menores de edad, ni que reproduzca, utilice o promueva contenido alusivo a la explotación sexual comercial de niñas, niños y adolescentes, trata de personas y explotación sexual; e) la prestación de servicios donde se ejecuten música o ruidos que puedan afectar la tranquilidad.

(...)

*Parágrafo 2.* Las actividades sexuales pagadas corresponden a una actividad y no constituyen un uso del suelo; para su desarrollo deberá acogerse a lo dispuesto en la Ley 902 de 2004 y el Decreto Nacional 1077 de 2015 o la norma que lo modifique o sustituya.

**Artículo 240. Áreas de Actividad del suelo urbano y de expansión urbana.** En función de la estructura urbana definida en el presente Plan, el suelo urbano y de expansión se zonifica en tres (3) áreas de actividad, las cuales se identifican en el Mapa n.º CU-5.2 “Áreas de actividad y usos de suelo” del presente Plan, así:

*1. Área de Actividad Estructurante.* Corresponde a las zonas interconectadas a través de corredores de alta y media capacidad con el resto de la ciudad, y en las cuales se permite mayor intensidad en la mezcla de sus usos.

Se compone de dos zonas:

- a. Zona receptora de vivienda de interés social. Corresponde a las áreas que por sus condiciones de soportes urbanos buscan la mezcla social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social.
- b. Zona receptora de actividades económicas. Comprende a las áreas donde se busca incentivar la localización de actividades económicas y nuevos empleos.

*2. Área de Actividad de Proximidad.* Corresponde a las zonas cuyo uso principal es el residencial, destinadas a la configuración de tejidos residenciales y socioeconómicos locales que permiten el acceso y cercanía de su población a los servicios y al cuidado inmediato requerido, y en el cual se promueve el incremento de la vitalidad urbana, la interacción social y la vida en comunidad, salvaguardando la calidad residencial de los territorios que la conforman.

Se compone de dos zonas:

- a. Zona generadora de soportes urbanos. Corresponde a las áreas que por sus condiciones tienen el potencial de aportar al equilibrio territorial con la generación de soportes urbanos.
- b. Zona receptora de soportes urbanos. Corresponde a las áreas más deficitarias en soportes urbanos densamente pobladas, donde se requiere consolidar los tejidos socioeconómicos locales y mejorar los entornos urbanos.

*3. Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos.* Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos.

**Artículo 242. Usos principales, complementarios y restringidos.** Son usos principales, complementarios y restringidos los siguientes:

1. Uso principal: Uso predominante, que determina el destino urbanístico del Área de Actividad y, como tal, se permite en la totalidad del área, zona o sector objeto de reglamentación.
2. Uso complementario: Aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que señale la norma específica.

3. Uso restringido: Uso que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse.

*Parágrafo:* Sólo se adquiere el derecho a desarrollar un uso permitido una vez cumplidas integralmente las obligaciones normativas generales y específicas, y previa obtención de la correspondiente licencia urbanística.

#### **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:

(...)

5. Adoptar el Plan General de Ordenamiento Físico del territorio, el cual incluirá entre otras materias, la reglamentación de los usos del suelo y el desarrollo físico en las áreas urbanas y rurales. Con tal fin, dictará las normas que demanden los procesos de urbanización y parcelación, la construcción de vías y el equipamiento urbano.

(...)

12. Promover y estimular la industria de la construcción, particularmente la de vivienda; fijar los procedimientos que permitan verificar su sometimiento a las normas vigentes sobre uso del suelo; y disponer las sanciones correspondientes. Igualmente expedir las reglamentaciones que le autorice la ley para la vigilancia y control de las actividades relacionadas con la enajenación de inmuebles destinados a vivienda.

**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.

#### **6. CONCLUSIONES**

Con la entrada en vigencia del nuevo POT, es importante traer nuevamente a colación el tema de la prohibición del funcionamiento de bares en zonas residenciales de la ciudad de Bogotá.

Así pues, es claro que no se puede permitir, bajo ningún término, el funcionamiento de bares y/o servicios de alto impacto en las zonas residenciales de la ciudad de Bogotá. Por ello, el nuevo POT debe garantizarles a

los hogares bogotanos un ambiente sano en el cual puedan desarrollarse y llevar a cabo una vida tranquila. De esta forma, se ratifica la total incompatibilidad de este tipo de usos (especiales) cerca de las zonas residenciales de la ciudad.

Cordialmente,

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



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA RATIFICAR LA INCOMPATIBILIDAD DEL USO RESIDENCIAL CON EL USO DE SERVICIOS ESPECIALES”**

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.** Excluir los servicios especiales de las áreas de proximidad en Bogotá.

**ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** Los lineamientos contenidos en el Proyecto de Acuerdo, tendrán el mismo efecto y alcance que estipula el Decreto 555 de 2021. Por tanto, se ordena que estos cambios se regulen y actualicen a través de la expedición de los Decretos modificatorios a los que haya lugar.

#### **ARTÍCULO 3. Lineamientos.**

1. Exclúyase por completo los servicios especiales de las áreas de actividad estructurante y de las áreas de Proximidad.
2. Prohíbese la ubicación de servicios especiales, sin importar el tamaño del equipamiento en las áreas de Proximidad de la ciudad.
3. Revísese la seguridad jurídica de todos los establecimientos dedicados a la promoción de servicios especiales, con el fin de conocer de antemano si esta determinación aplicará únicamente a equipamientos nuevos.
4. Establézcase un sistema de vigilancia, monitoreo y control para aquellas zonas en las que se puedan llegar a mantener este tipo de incompatibilidades.

**ARTÍCULO 5. Responsabilidades.** La Secretaría Distrital de Planeación será la encargada de diseñar y expedir el Decreto reglamentario y modificatorio para excluir este tipo de servicios sobre las áreas de proximidad de la ciudad.

**ARTICULO 5. Evaluación y seguimiento.**

La Secretaría Distrital de Planeación se encargará de rendir un informe semestral para dar cuenta de la cantidad de establecimientos que no cuentan con la seguridad jurídica para mantenerse y deberán ser levantados.

Asimismo, la Secretaría de Planeación se encargará de revisar el funcionamiento ordinario de las Áreas de Proximidad con el fin de que no se presenten irregularidades propias de los servicios especiales.

**ARTÍCULO 6. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de su aprobación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### **Referencias**

Alcaldía Mayor de Bogotá. (30 de agosto de 2019). Obtenido de Alcalde Peñalosa escucha inquietudes y aportes de ciudadanos al POT: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/cabildo-abierto-pot-bogota>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (14 de marzo de 2019). Obtenido de Propuesta del POT no da vía libre al funcionamiento de bares en barrios residenciales: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/bares-no-funcionarian-en-barrios-residenciales>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 086 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXISMO EN BOGOTÁ**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo tender hacia la profesionalización de la prestación del servicio de taxismo en Bogotá a través de la implementación de un curso obligatorio de atención al usuario, como requisito para obtener y mantener vigente la tarjeta de control de los conductores de taxi en el Distrito Capital.

##### **8. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

A partir de la aparición de nuevas tecnologías y un nuevo mercado de competencia para la prestación del servicio de transporte de pasajeros es necesario dotar al gremio de taxistas con nuevas herramientas que les permitan tener una mejor calidad del servicio para competir en un mercado de competencia abierta. De este modo, el presente proyecto de acuerdo reconoce que durante los últimos años se han venido adelantando algunos avances e innovaciones para equilibrar la arena de competencia de la prestación del servicio. Sin embargo, estos avances han estado mayormente enfocados en la instalación de infraestructura tecnológica y aditamentos que permitan mejorar el proceso de pedido, reserva y pago del servicio, pero no necesariamente en una mejora en la percepción de la calidad del servicio para el usuario.

Así, incluso desde la regulación vigente, al hablar de calidad, se ha hecho un especial énfasis en las condiciones físicas de los vehículos en los que se presta el servicio, pero no en los demás aspectos que condicionan la percepción de calidad de prestación del servicio para el usuario. Por ejemplo, dentro del Decreto Distrital 568 de 2017 “Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones”, al hablar de la “Acreditación del factor de calidad” se establecen una serie de requisitos que debe cumplir el vehículo en el que se presta el servicio. De esta forma, nuevamente se hace evidente que, desde la regulación actual, la evaluación de la calidad del servicio se remite a las condiciones del vehículo, pero no a las cualidades del conductor.

A saber, según, la Encuesta de Percepción de Usuarios de Taxi realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad (2022), la calificación promedio que le dan los usuarios al servicio de los conductores de taxis es de 3,12 en una escala de 1 a 5. A su vez, esta cifra está siendo presionado por la calificación obtenida en la categoría de Disposición del Servicio a Todos los Destinos, en el cual la puntuación dada por los usuarios es de 2,6. En contraste, en la categoría de “Comodidad en el servicio”, la cual incluye la calificación de las características de los vehículos, se obtuvo una puntuación de 3,41. Finalmente, el índice de satisfacción del Cliente, el cual agrupa, entre otras, a las variables anteriormente mencionadas,

obtuvo una puntuación de 3,1. De este modo, es evidente las condiciones físicas de los vehículos, si bien tienen múltiples oportunidades de mejora, no constituyen la principal causa de inconformidad de los usuarios frente al servicio.

Adicionalmente, la mencionada encuesta aborda otros temas en términos de inclusión y enfoque de género en los cuales se presentan resultados alarmantes. En efecto, los resultados indican que el 65,5% de los encuestados ha experimentado discriminación en el servicio por el lugar de destino para el servicio, el 34,2% por su apariencia, el 26,4% por discapacidad, el 18,2% por identidad de género y el 15,3% por nacionalidad de origen. Asimismo, el 29,3% de los usuarios encuestados han sido víctima o testigo de acoso (Secretaría Distrital de Movilidad, 2022). Bajo este escenario, se hace necesario que un proyecto de acuerdo de este tipo tenga en cuenta estos aspectos de inclusión y enfoque de género para lograr atacar estas situaciones de discriminación y acoso, a partir de la formación de los conductores de taxi.

Mientras tanto, alrededor del mundo se suelen hacer encuestas entre los viajeros para determinar cuáles son las ciudades con el mejor servicio de taxis. Dentro de estas encuestas, en el top 3 de los mejores servicios de taxis compiten 3 ciudades indiscutiblemente: Londres, Nueva York y Tokio (ABC Viajar, 2013). En el caso de las 3 ciudades, quienes aspiren a convertirse en taxistas deben pasar por un completo proceso de estudios y examinación. Por ejemplo, en el caso de Londres es bien sabido que quienes aspiren a convertirse en conductores de taxi deben aprobar “The Knowledge”, una compleja prueba de conocimiento sobre las calles de la ciudad la cual puede requerir hasta 3 años de preparación (El Diario, 2019). Asimismo, en el caso de Nueva York, quienes deseen obtener una licencia de conducción que les permita dedicarse a la prestación del servicio de Taxismo deberán pasar por un curso de 24 horas y aprobar un examen, entre otros requisitos y capacitaciones. Así, es posible establecer una correlación entre el establecimiento de un requisito de formación para el taxista y una mejor percepción de la calidad del servicio para los usuarios.

Asimismo, en materia de implementación del presente Proyecto de Acuerdo es necesario tener en cuenta lo establecido en el inciso tercero del artículo 35 de la ley 336 de 1996:

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

Del mismo modo, la sentencia C -520 de 1998 de la Corte Constitucional reafirma lo anterior en los siguientes términos:

Declárase EXEQUIBLE el inciso tercero del artículo 35 de la ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, en el entendido que la capacitación a que él se refiere, puede ser prestada por el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- o las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte.

Así, el marco legal vigente faculta a las empresas de transporte público y, en este caso específico, a las empresas de taxismo para, a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, programas de capacitación para garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

Por otra parte, el presente proyecto de acuerdo está alineado con el Objetivo de Desarrollo Sostenible #11: “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”. Específicamente, el proyecto encuentra concordancia directa con la meta 11.2: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (Naciones Unidas, 2023). Así, se espera que con la implementación del presente

proyecto de Acuerdo Bogotá se acerque al cumplimiento de la meta de lograr constituir un sistema de transporte seguro y que además atienda a las necesidades de las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

En el mismo sentido, el presente Proyecto de Acuerdo mantiene una estrecha relación con los propósitos 4 del Plan De Desarrollo Distrital 2020-2024: Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. Así, al tender hacia una profesionalización del servicio de Taxis para lograr una mayor calidad, con énfasis en la inclusión y enfoque de género, se atiende el propósito de “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

## 2.1 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El presente proyecto de Acuerdo se enmarca en el Objetivo de desarrollo Sostenible número 11: “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles” (Naciones Unidas, 2023). Específicamente, las disposiciones del proyecto guardan estrecha relación con la siguiente meta del objetivo:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

(Naciones Unidas, 2023).

## 9. MARCO JURÍDICO

El presente Proyecto de Acuerdo se encuentra fundamentado en las siguientes disposiciones legales:

### Del orden Nacional:

**Decreto 1344 de 1970:** Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

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

**Resolución 12379 de 2012:** Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito.

**Sentencia C-520 de 1998:** Por la cual se da autorización a las instituciones especializadas que pueden dar la capacitación a los operadores de los equipos destinados al servicio público

### Del orden distrital:

**Decreto 147 de 1975:** Por el cual se reglamenta el servicio automóbiles taxis en el Aeropuerto El Dorado.

**Resolución 168 de 1997:** Por el cual se establecen unos parámetros para la operación de vehículos destinados al transporte público de pasajeros y/o mixto en el Distrito Capital.

**Decreto 167 de 1998:** Por el cual se establece el sistema de liquidación por unidades y se fijan tarifas para los vehículos tipo taxi con taxímetros.

**Decreto 380 de 1998:** Por el cual se toman medidas en materia de la prestación del servicio de transporte público a través de vehículo clase taxi con taxímetro.

**Decreto 101 de 1999:** Por el cual se dictan disposiciones para la prestación del servicio público de transporte en vehículos taxi en el Distrito Capital.

**Decreto 202 de 1999:** Por el cual se dictan disposiciones relacionadas con la prestación del servicio público de transporte en vehículos taxi en el Distrito Capital.

**Resolución 188 de 1999:** Por la cual se reglamenta la tabla informativa de unidades y valores para la liquidación de tarifas de servicio público en vehículos clase taxi y se adopta la tarjeta de control mensual.

**Resolución 220 de 2017:** Por medio de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual.

**Decreto 568 de 2017:** Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones

**Resolución 103 de 2018:** Por medio de la cual se modifica la resolución 220 de 2017.

**Resolución 181 de 2018:** Por medio de la cual se aplazan los términos establecidos en la Resolución 156 de 2018 que modificó el artículo 25 de la Resolución 220 de 2017.

## **10. COMPETENCIAS DEL CONCEJO**

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1º del artículo 12

### **DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.**

**Artículo 12.** 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.

## 11. 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.

## 12. CONCLUSIÓN

Este proyecto emerge como una respuesta fundamental para elevar la calidad y competitividad del sector en un contexto de creciente innovación tecnológica y competencia abierta. Si bien es cierto que avances tecnológicos han mejorado aspectos operativos del servicio, resulta imperativo reconocer que la calidad no se limita a la infraestructura del vehículo, sino que está intrínsecamente ligada a la experiencia del usuario y a la formación integral del conductor.

El análisis de la Encuesta de Percepción de Usuarios de Taxi revela una calificación promedio que resalta áreas de mejora sustanciales, especialmente en la disposición del servicio y la inclusión de enfoques de género. Los alarmantes índices de discriminación y acoso subrayan la necesidad de implementar una capacitación que no solo optimice habilidades de conducción, sino que también fomente la empatía, la diversidad y el respeto hacia los usuarios. La transformación de los taxistas en profesionales altamente capacitados, en línea con experiencias exitosas en otras metrópolis globales, promete elevar la percepción positiva del servicio, brindando confianza y satisfacción a los pasajeros.

La implementación de requisitos de formación no solo equipará a los taxistas con las herramientas necesarias para enfrentar un entorno de competencia dinámico, sino que también abordará cuestiones cruciales de inclusión y respeto. A través de un enfoque integral que considera tanto la excelencia en la conducción como la interacción humana, este proyecto de acuerdo busca sentar las bases para un servicio de taxis de clase mundial, cuyos resultados pueden redefinir la experiencia de los usuarios y posicionar a nuestra ciudad en el selecto grupo de destinos con los mejores servicios de transporte. Es tiempo de mirar más allá de la infraestructura y empoderar a los conductores de taxis como embajadores de calidad y atención al usuario, contribuyendo así al fortalecimiento y evolución de nuestro sector de transporte.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 086 DE 2024****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA PROFECIONALIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL  
SERVICIO DE TAXISMO EN BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA:**

**Artículo 1. Objeto.** Tender hacia la profesionalización de la prestación del servicio de taxismo en Bogotá, a través de la implementación de un curso obligatorio de atención al usuario, como requisito para obtener y mantener vigente la tarjeta de control de los conductores de taxi en el Distrito Capital.

**Artículo 2.** La administración distrital, en cabeza de la secretaria Distrital de Movilidad, establecerá una mesa técnica junto con las empresas y agremiaciones de taxismo legalmente constituidas en la ciudad para determinar la estructura, contenidos, modalidades y duración del curso. Dentro de los contenidos del curso se incluirá un módulo sobre inclusión y enfoque diferencial para prevenir la discriminación y situaciones de acoso en el servicio.

**Parágrafo 1:** De conformidad con lo establecido en el Artículo 35 de la ley 336 de 1996, el curso, del que trata el presente artículo deberá ser desarrollado por Las empresas de Taxismo a través del del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

**Artículo 3:** La secretaria de Movilidad deberá instalar la Mesa Técnica de la que habla el artículo anterior en un plazo máximo de un mes contado a partir de la aprobación del presente proyecto de acuerdo. Asimismo, la estructura, contenidos, modalidades y duración del curso deberán estar perfectamente definidos e implementados en un plazo no mayor a un año contado a partir de la aprobación del presente proyecto de acuerdo.

**Artículo 4:** Todos los conductores de taxis que operen en el distrito capital deberán haber completado y aprobado el curso del que trata el presente Acuerdo como requisito obligatorio para obtener y mantener vigente su tarjeta de control.

**Artículo 5:** La administración distrital, en cabeza de la secretaria distrital de Movilidad reglamentará el presente acuerdo en un plazo no mayor a 6 meses a partir de su aprobación.

**Artículo 6. 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 2024



**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

ABC Viajar. (2013). Los mejores taxis del mundo. Recuperado de: <https://www.abc.es/viajar/20131105/abci-mejores-taxis-mundo-201311051513.html>

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2017). Decreto 568 de 2017. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?dt=S&i=72264>

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2020). Plan de Desarrollo Claudia López 2020-2024. Recuperado de: <https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-desarrollo-claudia-lopez-2020-2024/>

El Diario. (2019). The Knowledge: el examen topográfico para aspirantes a taxistas en Londres. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/internacional/the-knowledge-topografico-aspirantes-londres\\_1\\_1275038.html](https://www.eldiario.es/internacional/the-knowledge-topografico-aspirantes-londres_1_1275038.html)

New York City Taxi and Limousine Commission. (2023). Guía de licencia universal (en español). Recuperado de: [https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/universal\\_license\\_guide\\_spanish.pdf](https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/universal_license_guide_spanish.pdf)

Naciones Unidas. (2023). Ciudades y comunidades sostenibles. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Naciones Unidas. (2023). Página de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas: Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Secretaria Distrital de Movilidad. (2022). Encuesta de Percepción de Usuarios de Taxi 2022.

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 087 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LA INTEGRACIÓN DE LOS VETERANOS DE LA FUERZA PÚBLICA EN LOS FRENTE DE SEGURIDAD EN BOGOTÁ**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

El presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo establecer lineamientos para incentivar la integración de los veteranos de la fuerza pública en los frentes de seguridad en Bogotá. Así, el objeto primordial de esta iniciativa es honrar y aprovechar la valiosa experiencia, formación y disciplina adquirida por los miembros retirados de nuestras fuerzas armadas y de policía, capitalizando así sus habilidades para fortalecer la seguridad ciudadana en la capital. El proyecto busca establecer unos lineamientos claros y equitativos que faciliten la participación de estos veteranos en labores de prevención del delito, patrullaje comunitario y otras actividades afines, garantizando al mismo tiempo la adecuada coordinación con las autoridades civiles y demás actores involucrados en la gestión de la seguridad pública en Bogotá.

##### **14. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

Dentro del desarrollo académico de la gestión pública, en múltiples ocasiones se ha hablado de la importancia de la activa participación ciudadana para resolver los problemas públicos de la ciudad. Así, por ejemplo, según Sánchez (2015) “La participación ciudadana se ubica como elemento clave en la etapa socio-céntrica del gobierno abierto”, de modo que esta se convierte en un valioso instrumento que les permite a los ciudadanos influir en la toma de decisiones y ejecución de estas.

Específicamente, en el caso de las iniciativas de participación ciudadana en el tema de la seguridad, autores como Vásquez (2017) han explorado si las estrategias de prevención situacional y comunitaria, junto con los mecanismos de participación, han contribuido a fortalecer la noción de seguridad ciudadana. Con este objeto, la autora estudió el caso específico del Barrio San Juan en Quito, Ecuador, para concluir que la participación ciudadana ha incidido positivamente en las estrategias de prevención del delito situacional y comunitario, al generar procesos de organización, confianza, redes y normas sociales que favorecen la convivencia y la seguridad ciudadana en este lugar. Así, las iniciativas de participación ciudadana han resultado efectivas para responder a las necesidades de seguridad ciudadana a escala local.

De este modo, los frentes de seguridad nacen como una propuesta de participación ciudadana para darle respuesta a las problemáticas de seguridad cada vez más presentes en la ciudad. En Colombia, dentro de las políticas nacionales de seguridad, los frentes de seguridad se han concebido como una herramienta para fomentar la participación de la ciudadanía en la contribución a la seguridad y la convivencia, basada en la corresponsabilidad. En este contexto, se destaca la importancia de la participación cívica, siendo responsabilidad de los Ministerios de Defensa y del Interior promover y fortalecer los frentes de seguridad ciudadana. De manera complementaria, se ha propuesto la implementación de una Red

de Participación Cívica que actúe como un canal directo y constante de comunicación entre la ciudadanía y las autoridades, abordando no solo la delincuencia, sino también otras situaciones relacionadas con la seguridad y la convivencia (Medina, 2023). De esta manera, se evidencia que la propuesta de los frentes de seguridad se ha constituido en el país como una estrategia de participación donde se subraya la necesidad de una colaboración activa y continua entre la sociedad y las instituciones para construir comunidades más seguras y resilientes.

Paralelamente, Bogotá actualmente atraviesa una difícil situación de seguridad caracterizada por un aumento generalizado en el número de casos de los principales delitos de alto impacto a los cuales se les hace seguimiento desde el Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo de la Policía Nacional – SIEDCO. Por ejemplo, durante el 2022 se presentaron 11.596 casos de hurto a comercios, lo que representa un aumento del 4,2% con respecto al año anterior. Del mismo modo, durante el 2022 se presentaron 137.132 casos de hurto a personas, lo que representa un aumento del 26,1% con respecto al año anterior.

Por su parte, durante el 2023, esta tendencia de aumento en los delitos de alto impacto se ha mantenido. Así, de enero a octubre del 2023 se han presentado 870 casos de homicidios en la ciudad, lo que representa un aumento del 3,1% con respecto al mismo periodo del año anterior. Del mismo modo, los casos de hurto a personas han aumentado un 12,3% en este periodo de tiempo, con más de 122.968 casos presentados. Estos datos, dan cuenta de la compleja situación de seguridad que atraviesa la ciudad y que requiere la puesta en marcha de estrategias que contribuyan a mejorar la situación.

Al respecto, el presente proyecto de acuerdo parte del hecho de que los veteranos de la fuerza pública si mantienen una serie de habilidades y capacidades que pueden ser de gran utilidad, desde las iniciativas ciudadanas, para contribuir a la seguridad de los ciudadanos. Así, se propone la creación de lineamientos para incentivar la participación de los veteranos en los diferentes frentes de seguridad de las localidades de la capital.

Así, según el Informe de Gestión Dirección de Veteranos y Rehabilitación Inclusiva presentado por el Ministerio de Defensa en el año 2022, en Colombia hay 210mil veteranos de la fuerza pública, de los cuales 190.321 están acreditados, lo que corresponde al 90% del total de esta población (DIVRI, 2022). Del dato anterior se puede deducir que desde el gobierno nacional ya se ha realizado un trabajo importante en materia de acreditación y caracterización que puede facilitar la implementación de iniciativas de este tipo.

A saber, el número de veteranos se encuentra distribuido, según la fuerza a la que pertenecen, de la siguiente manera:



(Fuente: DIVRI. (2022). Informe de Gestión Dirección de Veteranos y Rehabilitación Inclusiva.).

En este sentido, según el informe previamente mencionado, estima que el 88% de los veteranos registrados se encuentran dentro de los rangos etarios entre los 20 y los 60 años (DIVRI, 2022). Bajo este panorama es evidente que el grueso de la población de veteranos en el país hace parte de lo que se conoce como población en Edad de trabajar, lo que les permita desarrollar actividades al servicio de la ciudadanía.

Adicionalmente, el Informe de Gestión Dirección de Veteranos y Rehabilitación Inclusiva indica que el 19% de la población de veteranos de Colombia se concentra en Bogotá, siendo esta ciudad el territorio que agrupa una mayor cantidad de veteranos en todo el país (DIVRI, 2022). Este último dato da cuenta de la especial responsabilidad que tiene el Distrito Capital como territorio de acogida de la mayor cantidad de veteranos en todo el país. En efecto, al agrupar al 19% de los veteranos, Bogotá tiene una oportunidad para vincular esta población en iniciativas ciudadanas que favorezcan la situación de seguridad.

### 2.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible:

El presente Proyecto de acuerdo se encuentra enmarcado en el Objetivo de Desarrollo *Sostenible número 16. Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas*. Específicamente, el proyecto de acuerdo se enmarca en las siguientes metas del objetivo 16:

16.1: Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

16.4: De aquí a 2030, reducir significativamente las corrientes financieras y de armas ilícitas, fortalecer la recuperación y devolución de los activos robados y luchar contra todas las formas de delincuencia organizada.

16.7: Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

16.a Fortalecer las instituciones nacionales pertinentes, incluso mediante la cooperación internacional, para crear a todos los niveles, particularmente en los países en desarrollo, la capacidad de prevenir la violencia y combatir el terrorismo y la delincuencia.

## 15. MARCO JURÍDICO

El presente Proyecto de Acuerdo se encuentra fundamentado en las siguientes disposiciones legales:

### **Del Orden Constitucional:**

**Artículo 216.** La fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.

Todos los colombianos están obligados a tomar las armas cuando las necesidades públicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones públicas.

La Ley determinará las condiciones que en todo tiempo eximen del servicio militar y las prerrogativas por la prestación del mismo.

**Artículo 217.** La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional.

La Ley determinará el sistema de reemplazos en las Fuerzas Militares, así como los ascensos, derechos y obligaciones de sus miembros y el régimen especial de carrera, prestacional y disciplinario, que les es propio.

**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.

### **Del orden Nacional:**

**Ley 1448 de 2011:** Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones.

**Ley 1861 de 2017:** Por la cual se reglamenta el Servicio De Reclutamiento, Control De Reservas y la movilización.

**Ley 1979 de 2019:** Por medio de la cual se reconoce, rinde homenaje y se otorgan beneficios a los veteranos de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones.

**Decreto 1345 de 2020:** Por el cual se reglamenta la acreditación, se rinden honores en actos, ceremonias y eventos públicos, se reconocen beneficios en servicios financieros de la Caja Promotora de Vivienda Militar y de Policía, en la liquidación en la pensión de invalidez y se dictan otras disposiciones.

#### **Del orden Distrital:**

**ACUERDO 321 DE 2008:** Por el cual se establecen las Juntas Zonales de Seguridad y Convivencia Ciudadana y se dictan otras disposiciones.

**DECRETO 079 DE 2018:** Por el cual se modifica parcialmente el Decreto Distrital 657 de 2011, en lo atinente con la reglamentación del Consejo Distrital de Seguridad y Convivencia y se dictan otras disposiciones.

**RESOLUCIÓN 026 DE 2022:** Por medio de la cual se emiten lineamientos para la implementación y reglamentación de las Redes de Cuidado y del Sello CUIDAdano.

## **16. COMPETENCIAS DEL CONCEJO**

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1º del artículo 12

### **DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.**

**Artículo 12.** 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.

## **17. IMPACTO FISCAL**

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

En este caso, si bien los beneficios e incentivos establecidos en el presente proyecto pueden llegar a tener impacto fiscal, es necesario tener en cuenta la Sentencia C-911 de 2007 de la Corte Constitucional. A saber, la jurisprudencia anteriormente mencionada determinó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en obstáculo para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

Por lo anterior, el concejo de Bogotá mantiene la prerrogativa para el análisis, discusión y aprobación del presente proyecto de acuerdo.

## 18. CONCLUSIÓN

En conclusión, el presente proyecto de acuerdo surge como una respuesta oportuna y necesaria ante la compleja situación de seguridad que enfrenta la ciudad de Bogotá. Basado en la premisa de aprovechar la valiosa experiencia y habilidades de los veteranos de la fuerza pública.

La situación específica de Bogotá, marcada por el aumento alarmante en casos de delitos de alto impacto, refuerza la necesidad de implementar medidas efectivas. En este contexto, se propone la participación activa de los veteranos de la fuerza pública, quienes, según datos del Ministerio de Defensa, constituyen una población considerablemente numerosa y ya acreditada en su mayoría.

En última instancia, este proyecto de acuerdo busca no solo mejorar la seguridad ciudadana, sino también honrar el compromiso y servicio de los veteranos, proporcionándoles una oportunidad para seguir contribuyendo al bienestar de la sociedad. La implementación de estos lineamientos no solo puede impactar positivamente en la prevención del delito, sino también en la construcción de una ciudad más inclusiva, donde la colaboración entre la sociedad y las instituciones sea clave para enfrentar los desafíos de seguridad de manera integral.

Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 087 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LA INTEGRACIÓN DE LOS VETERANOS DE LA FUERZA PÚBLICA EN LOS FRENTE DE SEGURIDAD EN BOGOTÁ**

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

#### **ACUERDA:**

**Artículo 1. Objeto.** Establecer lineamientos para incentivar la integración de los veteranos de la fuerza pública en los frentes de seguridad en Bogotá.

**Artículo 2. Definiciones.** En el marco de la implementación del presente acuerdo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Veterano: Son todos los miembros de la Fuerza Pública con asignación de retiro, pensionados por invalidez y quienes ostenten la distinción de reservista de honor. También son veteranos todos aquellos que hayan participado en nombre de la República de Colombia en conflictos internacionales. Así como, aquellos miembros de la Fuerza Pública que sean víctimas en los términos del artículo 3 de la Ley 1448 de 2011, por hechos ocurridos en servicio activo y en razón en ocasión del mismo.

**Artículo 3. Convocatoria.** La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia se encargará de convocar e invitar a los veteranos enlistados en el Registro Único de Veteranos – RUV, que se encuentren en la ciudad de Bogotá, a formar y hacer parte de los Frentes de Seguridad de sus barrios y localidades.

**Artículo 4. Incentivos.** La administración distrital, a través de sus diferentes entidades y secretarías se encargará de reglamentar los siguientes incentivos a los que podrán acceder los veteranos que efectivamente se unan y participen activamente en los frentes de seguridad en sus barrios y localidades:

- **Prioridad en los programas de educación superior:** Los veteranos y su núcleo familiar tendrán prioridad, en caso de empate, para acceder a los programas de promoción y acceso a la educación superior del distrito, así como a los cupos de la Universidad Distrital, siempre y cuando cumplan con los demás requisitos de ingreso dispuestos para cada programa.



- Descuento en el Sistema Integrado de Transporte Público: Los veteranos podrán acceder a los beneficios de la “Tarjeta Plus Especial” del SITP prestando los documentos que los acrediten como veteranos. La Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará el mecanismo y requisitos para acceder a este beneficio.
- Promoción del empleo: Los veteranos tendrán prioridad en los programas distritales de colocación de empleo. La secretaria de Desarrollo Económico se encargará de diseñar una oferta específica de promoción del empleo para esta población. Especialmente, en programas de promoción de convivencia y seguridad ciudadana, logística y prevención del delito y la violencia.

**Artículo 5. Implementación.** La administración distrital tendrá un plazo de 6 meses a partir de la aprobación del presente acuerdo para implementar las disposiciones aquí contenidas.

**Artículo 6. 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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

Dirección de Información, Divulgación Reconciliación Interna (DIVRI). (2022). Informe de Gestión 2022 de la Dirección de Información, Divulgación Reconciliación Interna (DIVRI) de Colombia: Dirección de Información, Divulgación y Reconciliación Interna (DIVRI). (2022). Informe de gestión DIVRI 2022 [PDF]. Recuperado de: [https://www.divri.gov.co/aym\\_image/files/Transparencia%20Acceso%20Informacion/Planeacion/1.%20Informes%20de%20gesti%C3%B3n,%20evaluaci%C3%B3n%20y%20auditor%C3%ADa/2022/Informe%20de%20gesti%C3%B3n%20DIVRI%202022.pdf](https://www.divri.gov.co/aym_image/files/Transparencia%20Acceso%20Informacion/Planeacion/1.%20Informes%20de%20gesti%C3%B3n,%20evaluaci%C3%B3n%20y%20auditor%C3%ADa/2022/Informe%20de%20gesti%C3%B3n%20DIVRI%202022.pdf)

Medina Ramos, S. (2023). Los Frentes de Seguridad en Bogotá de 2020 a 2022: de la política pública a la implementación. PARES. Recuperado de: <https://www.pares.com.co/post/los-frentes-de-seguridad-en-bogotá-de-2020-a-2022-de-la-política-pública-a-la-implementación>

Naciones Unidas. (2023). Página de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas: Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Sánchez González, J. J. (2015). La participación ciudadana como instrumento del gobierno abierto. Espacios Públicos, 18(43), 51-73. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/676/67642415003.pdf>

Vásquez, M. F. (2017). La seguridad ciudadana y la influencia de la participación ciudadana en las estrategias de prevención del delito. El caso del barrio de San Juan, Quito, Ecuador, 2009-2014. [Tesis de maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador]. Repositorio FLACSO Andes. Recuperado de: <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/12023/14/TFLACSO-2017MFVC.pdf>

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 088 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINIAMIENTOS PARA LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE FOTOMULTAS EN EL DISTRITO CAPITAL**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

Dictar lineamientos para la correcta identificación y señalización de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito o cámaras de foto multas, en el distrito capital.

##### **20. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

Alrededor del mundo, diferentes ciudades han optado por la instalación de medios tecnológicos para la detención de presuntas infracciones a las normas de tránsito. El objetivo inicial de la instalación de estos instrumentos era la consecución de elementos disuasorios que prevengan a los conductores de cometer infracciones de tránsito que puedan poner en riesgo sus vidas e integridad física, así como la de los demás actores viales. Sin embargo, a lo largo del país y, específicamente, en la ciudad de Bogotá, estos instrumentos, conocidos como cámaras salvavidas o de foto multas, parecen haber distorsionado su objetivo inicial al punto de ser percibidas más como un instrumento para incrementar los ingresos del ente territorial, que como instrumentos para prevenir la accidentalidad.

Gran parte de esta percepción negativa frente a las cámaras de foto multas ha sido motivada por la falta de señalización e información sobre la ubicación de estos instrumentos. Así, en septiembre del 2023 el periódico El Tiempo publicó un informe en el cual se denunciaba una larga lista de irregularidades presentadas con estos dispositivos, entre los cuales se encuentran: un amplio margen de error, la falta de señalización y problemas en los procesos de impugnación (Mercado, 2023). Incluso, algunos de los testimonios citados por el medio indican que estas cámaras de foto multas están ubicadas en vías de alto tráfico, y no en las que se suelen exceder los límites de velocidad, induciendo que el objetivo real de estas cámaras no sería disuadir al infractor, sino multar a un mayor número de personas.

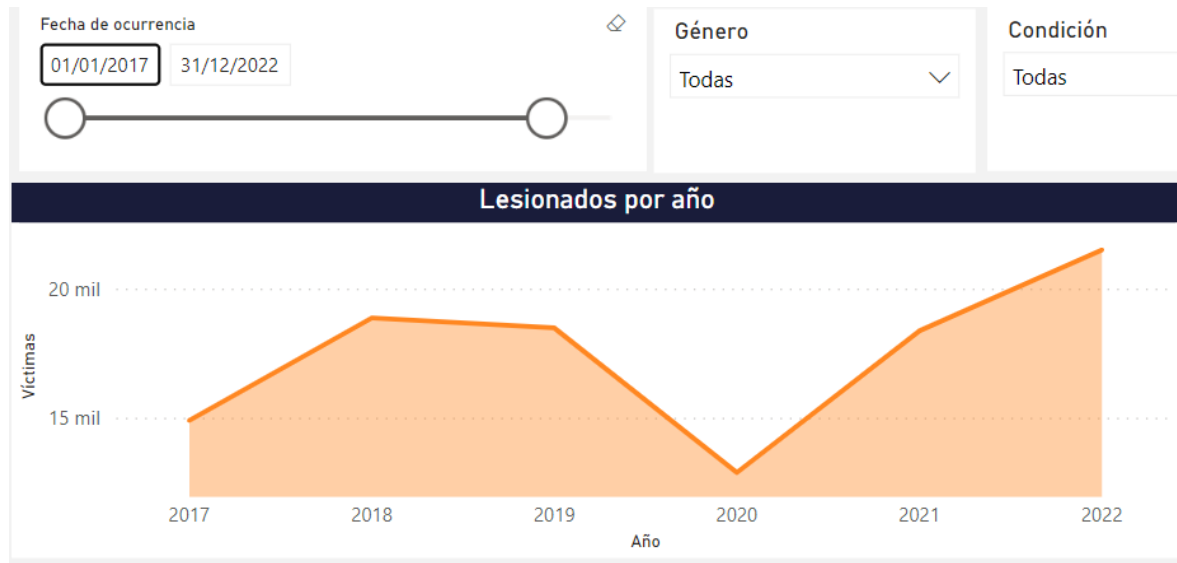
Todos estos inconvenientes presentados con los instrumentos de foto detección, terminan de minar la confianza de los ciudadanos frente a estas tecnologías. Por ejemplo, según una encuesta aplicada a 100 conductores del municipio de Patios, Norte de Santander, y publicada por la universidad Simón Bolívar, al menos la mitad de los encuestados afirman no estar de acuerdo con la utilización de estas cámaras de foto detección (Cabral, Jaimes & Porras, 2022).

### **Panorama de las cámaras de Foto multas en Bogotá:**

En el caso específico de Bogotá, según el reportaje previamente mencionado, la ciudad contaría con 130 cámaras de foto detección o “salvavidas” ubicadas en 92 puntos de la ciudad (Mercado, 2023). No obstante, en una comunicación enviada por la Secretaría de Movilidad como respuesta a la Proposición 294 de 2023, aprobada en la Comisión tercera permanente de Hacienda del Concejo de Bogotá, solo se enlistan 40 de estas cámaras. Asimismo, dentro del portal de datos abiertos de la Secretaría de Movilidad se encuentran 92 registros de estas cámaras. De entrada, esta situación denota disparidad y falta de claridad en la información presentada al público sobre la situación de estas cámaras en la ciudad. Asimismo, la Corte Constitucional, en diferentes sentencias, como la C131 del 2004 ha abordado el Principio de Confianza Legítima como aquel bajo el cual “el ciudadano debe poder evolucionar en un medio jurídico estable y previsible, en cual pueda confiar” (Corte Constitucional, 2004). De este modo, la falta de claridad sobre el número y ubicación de estas cámaras, así como la falta de señalización puede constituir una falta a este principio que debe regir la administración pública.

Del mismo modo, desde mediados del año pasado, los diferentes medios han venido denunciado la confusión que generan las diferentes cámaras que se encuentran en la ciudad (El Espectador, 2022). Incluso, existen cámaras de foto multas que tienen forma de postes de color negro, lo que, de entrada, representa una intención deliberada para confundir al ciudadano y que ignore la presencia de la cámara. Precisamente, con motivo de esta intención deliberada de confundir al ciudadano por parte de la actuación de la administración, durante el 2021, la Superintendencia de Transporte abrió una investigación contra la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá por no contar con la señalización adecuada que advierta de su presencia (El Tiempo, 2021). De esta forma, a lo largo de los años hay evidencia de una intención deliberada de parte de la administración por ocultar y confundir a los ciudadanos con respecto a la ubicación y presencia de estas cámaras de foto detección. Así, es necesario que desde el Concejo de Bogotá, se tomen medidas para garantizar la correcta señalización de estos elementos, de modo que se garantice el principio de Confianza legítima y se proteja al ciudadano de medidas presentes y futuras que buscan confundir al usuario y ocultar la presencia de estas cámaras.

Adicionalmente, los datos de accidentalidad en la ciudad de Bogotá parecen indicar que este objetivo de reducir la accidentalidad no se está cumpliendo en la ciudad. Así, por ejemplo, los datos de lesionados en siniestros viales en Bogotá demuestran que, a excepción del año 2020 (Periodo de pandemia) la cifra de lesionados en accidentes de tránsito ha mantenido una tendencia de aumento. De manera particular, durante el 2022 la ciudad experimentó un pico en el número de lesionados en siniestros viales con 21.500 víctimas. De este modo, la evidencia disponible en Bogotá parece indicar que las denominadas “cámaras salvavidas” no han resultado efectivas para reducir la accidentalidad en Bogotá.



(Fuente: Observatorio de Movilidad Bogotá, 2023)

Por su parte, lo que si ha aumentado en Bogotá durante los últimos años ha sido el número de comparendos impuestos a través de estas cámaras de foto detección. A saber, según una comunicación enviada por la Secretaría de Movilidad como respuesta a la Proposición 167 de 2023, aprobada en la Comisión tercera permanente de Hacienda del Concejo de Bogotá, el número de comparendos impuestos desde el 2018 hasta el 2022, ha venido aumentando. En el 2018 se impusieron 742.777 comparendos y de esos solo se pagó el 52%, es decir, solo se pagaron 384.072 comparendos. Desde ese año hasta ahora, el número de comparendos impuestos ha ido creciendo exponencialmente, e incluso en el 2022, se impusieron más de un millón de comparendos por foto multas. No obstante, el número de comparendos pagados sigue siendo el mismo, e incluso disminuyó: en el 2022 solo se pagaron 338 mil comparendos. Es decir, actualmente en el distrito se ponen muchos más comparendos, pero el recaudo prácticamente es el mismo. Incluso, si lo miramos, proporcionalmente el porcentaje de los comparendos pagados comparado con los impuestos ha bajado considerablemente pasando del 52% a solo el 29%.

| Año  | Comparendos Impuestos | Comparendos pagados | % pagados sobre impuestos | Dinero recaudado      |
|------|-----------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|
| 2018 | 742.777               | 384.072             | 52%                       | \$ 135.516.690.874,00 |
| 2019 | 675.147               | 320.088             | 47%                       | \$ 133.920.911.199,00 |
| 2020 | 560.453               | 163.407             | 29%                       | \$ 94.239.987.483,00  |
| 2021 | 578.253               | 220.406             | 38%                       | \$ 83.201.852.250,00  |
| 2022 | 1.172.484             | 338.744             | 29%                       | \$ 128.724.179.715,00 |

(Construcción propia con datos de la Secretaría de Movilidad en respuesta a la Proposición 167 de 2023, aprobada en la Comisión tercera permanente de Hacienda del Concejo de Bogotá).

Finalmente, las diferentes disposiciones legales y jurisprudenciales han determinado la necesidad de que estos dispositivos cuenten con la señalización adecuada. Así por ejemplo, la ley 1843 de 2017, por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para

la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones, establece claramente la necesidad de mantener una “adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones” (Secretaría del Senado de la República de Colombia, 2017). Del mismo modo, el artículo 10 de la Resolución 718 de 2018, por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones, establece que “Los SAST deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia” (Ministerio de Transporte, 2018). Bajo este concepto, resulta claro, a partir de los ejemplos previamente mencionados, que, si ha habido una clara intención, por parte de la administración, de confundir y ocultar la presencia de estos dispositivos, por ejemplo, omitiendo la señalización requerida para identificar plenamente estas cámaras. Esta situación infringe de manera clara las disposiciones normativas, reglamentarias y jurisprudenciales referentes a la obligación y necesidad señalización y plena identificación de los dispositivos.

De este modo, dentro de los debates relacionados con la aprobación de la ley 1843 de 2017, así como con su reglamentación, quedó claro que la principal razón para señalar la ubicación de las cámaras de foto multas es promover la seguridad vial. En efecto, cuando los conductores son conscientes de la presencia de estas cámaras, tienden a ser más cautelosos y respetar los límites de velocidad y otras normas de tráfico. Esto ayuda a reducir la probabilidad de accidentes y disminuye la velocidad de los vehículos en áreas críticas.

Asimismo, la señalización de las cámaras de foto multas contribuye a la transparencia y la legalidad del sistema de aplicación de multas por infracciones de tráfico. Los conductores tienen derecho a conocer las ubicaciones de estas cámaras y las zonas donde se aplican las sanciones para garantizar un sistema sea justo y equitativo.

Así resulta evidente la necesidad de que estos sistemas cumplan con los requisitos de señalización e identificación para que contribuyan a cumplir el objetivo preventivo de disuasión del incumplimiento de la norma y la protección de la vida e integridad de las personas, así como para no vulnerar los principios de transparencia y confianza legítima que deben guiar las actuaciones de la administración pública.

De este modo, el presente proyecto de acuerdo busca establecer un lineamiento de señalización e identificación de los medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones a las normas de tránsito, como las cámaras salvavidas, con el objetivo de que estas cumplan realmente su propósito inicial de disuadir la comisión de infracciones que pongan en riesgo la vida de los actores viales. De este modo, al tener una señalización más clara de la cámara de foto multas que le permita al conductor la plena identificación de estos dispositivos, se espera que, efectivamente, haya una modificación inmediata de la conducta que se espera disuadir y que puede poner en riesgo la vida e integridad de los actores viales.

## **2.1 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

El presente proyecto de Acuerdo se enmarca en el Objetivo de desarrollo Sostenible número 11: “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles” (Naciones Unidas, 2023). Específicamente, las disposiciones del proyecto guardan estrecha relación con las siguientes metas del objetivo:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando

especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países. (Naciones Unidas, 2023).

Asimismo, el proyecto está encaminado a cumplir la meta 3.6 “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” (Naciones Unidas, 2023).

## 21. MARCO JURÍDICO

El presente Proyecto de Acuerdo se encuentra fundamentado en las siguientes disposiciones legales:

### Del orden 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.

El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto.

### Del orden Nacional:

**Ley 105 de 1993:** Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

**Ley 276 de 1996:** Por la cual se modifican los artículos quinto y sexto de la Ley 105 de 1993.

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

**Decreto 1079 de 2015:** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

**Decreto 2060 de 2015:** Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.

**Ley 1843 de 2017:** Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.

**Resolución 718 de 2018:** Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

**Resolución 202030 de 2020:** Por la cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

## 22. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1º del artículo 12

### **DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.**

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

## 23. 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.

## 24. CONCLUSIÓN

Este proyecto de acuerdo surge como una respuesta necesaria a las preocupaciones y desafíos planteados por la percepción negativa de las cámaras de foto multas en la ciudad de Bogotá, que vienen siendo asociadas más con un negocio, que con un instrumento para salvaguardar la vida e integridad de las personas. En efecto, la falta de claridad en la ubicación de estos dispositivos, la ausencia de señalización adecuada y la creciente desconfianza de los ciudadanos en su efectividad para mejorar la seguridad vial son cuestiones que merecen atención.

La propuesta de establecer lineamientos para la señalización de cámaras de foto multas pintándolas con un color fosforescente representa un paso significativo hacia la resolución de estos problemas. Al hacer que estas cámaras sean fácilmente identificables, se contribuirá a restablecer la confianza de los ciudadanos en su propósito original de disuadir infracciones de tránsito peligrosas y, por ende, a mejorar la seguridad vial. Además, cumplir con las disposiciones legales



que requieren una señalización adecuada es esencial para garantizar la legalidad y transparencia en el uso de estos dispositivos.

En última instancia, este proyecto de acuerdo busca equilibrar la necesidad de mantener la seguridad vial con la protección de los derechos y la confianza de los ciudadanos. Pintar las cámaras de foto multas con un color fosforescente es un paso importante hacia la consecución de este objetivo, y se espera que contribuya de manera significativa a la mejora de la percepción pública de estas tecnologías y a la reducción de la accidentalidad en las vías de Bogotá.

Cordialmente,

6

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 088 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINIAMIENTOS PARA LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE FOTOMULTAS EN EL DISTRITO CAPITAL**

#### **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 lineamientos para la correcta identificación y señalización de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito o cámaras de foto multas, en el distrito capital.

**Artículo 2. Definiciones.** Para efectos de este acuerdo, se entienden las siguientes definiciones:

**a) Medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito:** Dispositivos electrónicos, sistemas automáticos, semiautomáticos u otros instrumentos utilizados para capturar evidencia de posibles infracciones a las normas de tránsito.

**b) Cámaras de foto multas:** Dispositivos específicos utilizados para la detección y registro de infracciones de tránsito mediante fotografías o videos.

**Artículo 3. Señalización e Identificación de Cámaras de Foto Multas.** Las cámaras de foto multas, y sus sistemas asociados de detección, ubicadas en el distrito capital deberán cumplir con las siguientes pautas de señalización e identificación:

a) Deberán ser pintadas con un color fosforescente de alta visibilidad, claramente distinguible del entorno, de acuerdo con los manuales de señalización vial emitidos por el Ministerio de Transporte, manteniendo los códigos de color de señalización: rojo, amarillo y verde, y aplicando los más altos estándares de resistencia al agua, a iones, agentes químicos y a rayos UV. Asimismo, la pintura deberá contener microesferas de vidrio para garantizar la retro reflectancia.

b) Se instalarán señales de tránsito adicionales que indiquen la presencia de cámaras de foto multas de acuerdo con la reglamentación establecida en la resolución 718 del 2018 emitida por el Ministerio de Transporte.

c) Las cámaras de foto multas deberán estar acompañadas de señales de tránsito informativas que adviertan a los conductores sobre la presencia de estos dispositivos, y se colocarán de manera visible para los usuarios de la vía.

d) Además de la señalización tradicional, se deberá indicar cuál es la tecnología y sistema de detección que usa la cámara para identificar la comisión de una infracción.

**Artículo 4. Pintura y Señalización del Piso de las Calles.** Se establece la obligación de pintar y señalar el piso de las calles en el Distrito Capital en las zonas donde se ubiquen cámaras de foto multas, con el fin de favorecer la identificación y concientización de los conductores respecto a la presencia de estos dispositivos. La señalización en el piso deberá seguir los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte, asegurando una visibilidad clara y durabilidad ante diferentes condiciones climáticas.

El diseño y la implementación de esta señalización en el piso deberán estar en concordancia con los estándares de seguridad vial y ser ejecutados en coordinación con las autoridades de tránsito pertinentes.

**Artículo 5. Obligación de Mantenimiento.** La entidad encargada de la operación y mantenimiento de las cámaras de foto multas deberá garantizar que la señalización y la identificación de estos dispositivos se mantengan en condiciones óptimas en todo momento. En caso de daño o deterioro, se deberá proceder a su reparación o reemplazo inmediato.

**Artículo 6. Campañas de Concientización.** La Secretaría de Movilidad del Distrito Capital llevará a cabo campañas de concientización pública para informar a los ciudadanos sobre la presencia y el propósito de las cámaras de foto multas, así como sobre los lineamientos de señalización establecidos en este acuerdo.

**Artículo 7. Plazo de Implementación.** El distrito capital deberá implementar el presente acuerdo en un plazo no mayor a 90 días, garantizando que todas las cámaras de Foto Multas instaladas en el distrito cumplan con los requisitos de señalización enlistados en el presente documento.

**Artículo 8. 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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

Cabrales, O., Jaimes, S., & Porras, J. (2022). Percepción del agente actor de movilidad sobre las fotomultas o SAST en el municipio de Los Patios. *Universidad Simón Bolívar*. Recuperado de:

[https://bonga.unisimon.edu.co/bitstream/handle/20.500.12442/11183/PDF\\_Resumen.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bonga.unisimon.edu.co/bitstream/handle/20.500.12442/11183/PDF_Resumen.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Corte Constitucional de Colombia. (2004). Sentencia C-131 de 2004. Recuperado de:

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2004/C-131-04.htm>

El Espectador. (2022). ¿Cuántos tipos de cámaras hay en Bogotá y cuáles generan multa? Redacción Bogotá – El Espectador. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/bogota/consulta-de-fotomultas-cuantos-tipos-de-camaras-hay-en-bogota-y-cuales-generan-multa/>

El Tiempo. (2021). Por anomalías con cámaras de foto multas investigan a 14 entidades. Economía y Negocios.

Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/entidades-de-movilidad-investigadas-por-camaras-de-fotomultas-577553>

Gonzalez, J., & Prada, S. (2016). Cámaras de fotodetección y accidentalidad vial. Evidencia para la ciudad de Cali. *Desarrollo y Sociedad*, (77), 131-182. Recuperado de:

[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0120-35842016000200005](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-35842016000200005)

Mercado, L. (2023). Fotomultas en Bogotá: graves irregularidades que se estarían cometiendo. *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/fotomultas-en-bogota-graves-irregularidades-que-se-estarian-cometiendo-804256>

Ministerio de Transporte. (2018). Resolución No. 718 de 2018. Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=76187>

Naciones Unidas. (2023). Página de Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas: Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Observatorio de Movilidad Bogotá (2023). Seguridad Vial. Recuperado de:

<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/seguridad-vial>

Secretaría del Senado de la República de Colombia (2017). Ley 1843 de 2017. Recuperado de:

[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1843\\_2017.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1843_2017.html)

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 089 DE 2024**

### **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<br>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, Cattan, 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 par 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° 089 DE 2024**

### **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 1° 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 2° 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 3° 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 4° 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 5° 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 6° 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 2024

**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](https://doi.org/10.2174/1874350101508010113)

**PROYECTO DE ACUERDO N° 090 DE 2024****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 venteros informales se actualizará de manera permanente y será concertado con las asociaciones de venteros;
- h) Disponer de espacios seguros para las actividades que realizan los vendedores informales;
- i) La política pública establecerá la carnetización de los vendedores informales para facilitar su identificación en el espacio público. Las organizaciones de vendedores informales legalmente constituidas podrán realizar la veeduría a la carnetización.

### **A nivel Distrital**

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

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

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

a. Dignidad Humana. Los vendedores informales son sujetos libres de elegir un proyecto de vida, profesión u oficio por lo que se les deben garantizar el respeto a la dignidad humana y a los derechos humanos del trabajador informal en condiciones dignas.

b. Diversidad poblacional, social y cultural. Se respetará la diversidad de características, circunstancias y necesidades de los vendedores informales; la diversidad de actividades, las prácticas y las dinámicas artísticas, culturales y patrimoniales de las actividades económicas que ocurren en el espacio público para los fines de identificación y registro; así como la necesidad de abordar estas diversidades mediante enfoques específicos y diferenciados.

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

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

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

a) La Administración Distrital a través de las entidades de los sectores central, descentralizado y de las localidades en el marco de sus competencias, adelantarán las acciones que fortalezcan la caracterización e identificación con enfoques diferenciales de todos los vendedores informales del Distrito Capital, de acuerdo con las categorías

contempladas en la Ley 1988 de 2019 y en el artículo segundo del presente Acuerdo. Dicho registro se actualizará de forma periódica.

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

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

## 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° 090 DE 2024**

**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 Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Transmilenio y la secretaría de Seguridad de manera articulada y acorde a sus competencias, se desarrollarán las de condiciones para el alquiler de estos espacios y se definirá la lista de priorizados (adultos mayores y madres cabeza de hogar).

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_ del año 2024

**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 .