



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

AÑO I N°. 3644 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO ENE. 18 DEL AÑO 2024

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 101 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES DENTRO DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ”.....	1805
PROYECTO DE ACUERDO N° 102 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ”.....	1812
PROYECTO DE ACUERDO N° 103 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.”.....	1821
PROYECTO DE ACUERDO N° 104 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE CREA LA SEMANA NARANJA CON EL FIN DE IMPULSAR A BOGOTÁ COMO EPICENTRO CULTURAL EN LATINOAMERICA”.....	1829
PROYECTO DE ACUERDO N° 105 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS QUE PERMITAN DISEÑAR UNA ESTRATEGIA PARA PROMOVER LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	1836
PROYECTO DE ACUERDO N° 106 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE AÑADEN CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE SUBSIDIOS DE EDUCACIÓN Y TRANSPORTE A FIN DE DISMINUIR LA PARTICIPACIÓN DE JÓVENES EN ACTUACIONES VANDÁLICAS EN BOGOTÁ”.....	1844
PROYECTO DE ACUERDO N° 107 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE GENERAN ESTRATEGIAS PARA FORTALECER EL USO DE DRONES EN EL PATRULLAJE AÉREO DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ”.....	1848
PROYECTO DE ACUERDO N° 108 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE LA COLOMBIANIDAD COMO EVENTO DE INTERÉS TURÍSTICO Y CULTURAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	1855
PROYECTO DE ACUERDO N° 109 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”.....	1881
PROYECTO DE ACUERDO N° 110 DE 2024 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”.....	1899

PROYECTO DE ACUERDO N° 101 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES DENTRO DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DEL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

Dictar los lineamientos para la inclusión de nuevos materiales dentro del programa de adquisición del mobiliario público de Bogotá.

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Bogotá ha sido víctima del robo de los elementos de su mobiliario urbano durante años. Incluso, se estima que las pérdidas por cuenta de estos hechos, han llegado a sobrepasar los 18.000 millones de pesos. Algunos de los elementos más hurtados son: las lámparas del alumbrado público, las tapas de alcantarillas y las canecas de basura instaladas en las calles. Durante los años 2019 y 2020 delincuentes hurtaron 17.593 elementos del mobiliario urbano. Estos, a su vez, se discriminan así: 8.461 luminarias, 4.691 tapas de alcantarilla, 3.369 canecas de basura y 1.072 maletines viales. Sin dudas, estas cifras preocupan enormemente a la ciudad, no solo por el detrimento que esto representa, sino por la atracción y mantenimiento de mercados negros que se crean a partir de la comercialización de estos elementos. Por ello, el interés de este proyecto de acuerdo se centra en la presentación de alternativas que permitan reducir el interés de los delincuentes sobre los elementos del mobiliario, pero que además de ello, permita reducir el comercio de los mismos. Elementos reciclados, madera plástica e incluso polipropileno podrán constituir algunos de los nuevos materiales que podrán ser sujetos de priorización para la adquisición del nuevo mobiliario público en la ciudad.

2.1 PROBLEMÁTICAS

Al actualizar las cifras de estos hechos, desafortunadamente encontramos que la ciudad en 2021 continuó con esta tendencia, en donde los hechos delictivos siguieron siendo protagonistas.

Bogotá en 2021 registró pérdidas nuevamente por más de 17.000 millones por cuenta del robo de su mobiliario público. Los elementos hurtados repiten su orden (Luminarias, canecas, tapas de alcantarilla y maletines viales), añadiendo una cantidad importante del

robo de señales de los paraderos del Sistema Integrado de Transporte SITP. Durante la vigencia 2021, se hurtaron 12.707 elementos del mobiliario público. Respecto a años anteriores, en el 2021 creció exponencialmente el robo de canecas, el cual tuvo un incremento de cerca del 175% para la vigencia del primer trimestre del 2021 (Redacción Nuevo Siglo, 2021).

2.2 CONTEXTO

La ciudad no solo sufre por cuenta del robo de los elementos de su mobiliario, sino también sufre por cuenta del crimen organizado que opera sobre estos elementos. Adicional a ello, todo el comercio que se desprende de la comercialización de estos productos. Por ejemplo, por cada caneca hurtada, un delincuente puede recibir entre 1.000.000 y 1.500.000 dependiendo del modelo M121, M123 Y M124. Por cada tapa de alcantarilla, entre 600.000 y 800.000 dependiendo de su antigüedad y entre 750.000 y 1.000.000 por cada luminaria que logren hurtar. Estas cuantiosas sumas generan que el comercio de este tipo de elementos conserve una dinámica activa y se sigan presentando este tipo de hechos. Ahora bien, respecto al tema de las responsabilidades y las sanciones, debemos decir que: cada empresa (Acueducto o es responsable del mantenimiento y reemplazo de los elementos hurtados. Sin embargo, los cobros que genera el reemplazo de estos elementos, finalmente lo terminan asumiendo los consumidores posteriormente.

Diversas estrategias se han implementado con el fin de detener el hurto y la comercialización de estos elementos. Pese a ello, las estrategias no han funcionado acorde a lo planeado. Actualmente, las personas sorprendidas hurtando elementos del mobiliario urbano, podrán pagar hasta una pena de 10 años de cárcel según han informado las autoridades (Martin, 2021). Ahora bien, teniendo en cuenta que los resultados no han sido mayoritariamente favorables, Bogotá debe actualizar sus estrategias. Por ello, el objetivo de este Proyecto de Acuerdo, se centra en incluir una lista de nuevos materiales que serán sujetos de priorización para la adquisición del nuevo mobiliario público de la ciudad.

En este sentido, a continuación, presentaremos las dos alternativas que consideramos, podrán ayudar a combatir el hurto y frenar el detrimento:

1. Madera plástica

La madera plástica se compone por materiales polietileno reciclado, que se extrae de algunos elementos como la envoltura de las galletas, los dulces, entre otros. Es decir, este tipo de madera se puede producir a partir de plástico usado.

Así las cosas, se abre una ventana de oportunidad gigantesca ante la posibilidad de crear mobiliario público a partir de los residuos que genera la propia ciudad. Incluso, la UAESP inaugurará el primer centro especializado de plásticos del Distrito. *"Allí se realizará la*

transformación de los residuos plásticos en madera plástica que se convertirán en sillas, mesas, pisos, jardineras, puntos de recargas de celulares, entre otros" (Alcaldía Mayor, 2021)

2. Polipropileno

El polipropileno es un material plástico muy resistente, con gran durabilidad, bajo nivel de ruido, fácil limpieza y recientemente adoptado por el Instituto de Desarrollo Urbano en Bogotá. Su uso inicial se presentó para cubrir algunos de los daños en los puentes de Transmilenio, pero según el Gerente Diego Sánchez Fonseca, se trata de un material "más barato e igual de duradero".

Ahora bien, si tenemos en cuenta que el uso de estos dos materiales ya se ha comprobado, la solicitud expresa de este Proyecto de Acuerdo apunta a la inclusión y PRIORIZACIÓN de los mismos para lo que respecta al plan de adquisición del nuevo mobiliario urbano de la ciudad. Además, teniendo en cuenta que estos dos materiales se han destacado por sus bajos valores, se atenderá directamente la problemática de los hurtos.

3. MARCO JURÍDICO

A NIVEL CONSTITUCIONAL

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

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

LEYES A NIVEL NACIONAL

DECRETO 1538 DE 2005

Artículo 1°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán aplicables para:

- a) El diseño, construcción, ampliación, modificación y en general, cualquier intervención y/u ocupación de vías públicas, mobiliario urbano y demás espacios de uso público;
- b) El diseño y ejecución de obras de construcción, ampliación, adecuación y modificación de edificios, establecimientos e instalaciones de propiedad pública o privada, abiertos y de uso al público.

MARCO NORMATIVO DISTRITAL

DECRETO 016 DE 1994

Artículo 58. Definición. Para los efectos del presente Decreto se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos que para el servicio y disfrute público hacen parte del medio ambiente urbano y del espacio público de la ciudad y que contribuyen a facilitar el ejercicio de las actividades de esparcimiento y descanso de sus habitantes, la apropiación

y uso del espacio público, una información y orientación más completas y unas mejores condiciones de seguridad, tranquilidad e higiene.

Son elementos de carácter permanente o transitorio del amoblamiento urbano:

De comunicación: las cabinas telefónicas los buzones, etc.;

De información: la nomenclatura, la señalización, las carteleras locales, las identificaciones arquitectónicas o urbanas;

De organización: las señales de tránsito, los semáforos y paraderos;

De ambientación: la iluminación, los bancos, asientos y materas, los objetos decorativos, los monumentos y esculturas;

De recreación: los juegos y aparatos de pasatiempo;

De servicio varios: las casetas y muebles para expendio de dulces, revistas, flores y similares;

De salud e higiene: los baños y objetos recolectores de basuras; y

De seguridad: los hidrantes, barandas, cerramientos y similares.

Con la autorización del respectivo Alcalde Local, previo concepto favorable del correspondiente comité local del medio ambiente y del espacio público, se podrán ubicar mensajes de publicidad exterior en los bienes señalados en este artículo.

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

Con la priorización de los dos materiales (madera plástica y polipropileno), será posible reducir considerablemente dos cosas: (i) el costo de adquisición y mantenimiento de los elementos del mobiliario público y (ii) el detrimento patrimonial que la ciudad asume año tras año. Esto, recordando que esta iniciativa también ayudaría al tratamiento del plástico en la ciudad y generará una cantidad considerable de empleos.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 101 DE 2024

PRIMER DEBATE

**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INCLUSIÓN DE
NUEVOS MATERIALES EN EL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Dictar los lineamientos para la inclusión de nuevos materiales dentro del programa de adquisición del mobiliario público de Bogotá.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS. La Administración Distrital, a través del Instituto de Desarrollo Urbano y la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos darán cumplimiento de los siguientes lineamientos:

1. Priorícese el uso de madera plástica y/o polipropileno dentro de los planes de mantenimiento y adquisición del mobiliario público de la ciudad.
2. Establézcase una meta anual para la adopción de este tipo de materiales dentro del mantenimiento y/o adquisición del mobiliario público de la ciudad.
3. Evalúese la alternativa de adopción de estos materiales (madera plástica y polipropileno) en un plazo no mayor a un año, a partir de la aprobación y publicación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES.

1. El Instituto de Desarrollo Urbano, será el encargado de revisar la propuesta de esta iniciativa, con el fin de que se declare su adopción y se priorice dentro de los planes de mantenimiento y adquisición del mobiliario.
2. La UAESP, se encargará de hacer seguimiento, sobre la totalidad de madera plástica producida en Bogotá, así como de la cantidad de madera plástica utilizada en los elementos propios del mobiliario público de Bogotá.

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

Martin, C. (13 de Diciembre de 2021). *En los últimos 6 meses han sido hurtadas 1.369 señales del SITP*. Obtenido de Caracol Radio :

https://caracol.com.co/emisora/2021/12/13/bogota/1639420748_899844.html

SIGLO. (07 de Noviembre de 2021). *EL NUEVO SIGLO*. Obtenido de \$18.000 millones ha gastado Bogotá en reposición de mobiliario:

<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/11-07-2021-distrito-ha-tenido-que-pagar-18000-millones-en-reposicion-de-mobiliario>

PROYECTO DE ACUERDO N° 102 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

El presente proyecto de Acuerdo tiene por objeto modificar el horario de circulación del transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá.

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Actualmente, Bogotá cuenta con el Decreto 840 de 2019, el cual comprende la normativa que establece las condiciones y restricciones para el tránsito de vehículos de transporte en Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019). El objetivo de este Decreto es balancear el impacto que estos vehículos producen en materia de contaminación, accidentalidad y congestión en el tráfico de la ciudad. Pese a que las medidas establecidas por la Alcaldía Mayor tienen gran alcance y coordinan y dirigen el tránsito de este tipo de vehículos, es necesario replantear los horarios definidos para ello. Esencialmente por dos asuntos: el primero, relacionado con las nuevas disposiciones para el pico y placa de vehículos particulares de Bogotá y el segundo, relacionado con el cambio de horarios y el retorno a la presencialidad de cientos de colegios después de la pandemia en la ciudad.

Por tanto, este Proyecto de Acuerdo tiene por objeto rediseñar los horarios establecidos para la circulación de vehículos de carga al interior de las zonas de restricción y dictar algunos lineamientos para dar cumplimiento a todo lo que establece el Decreto 840 de 2019. Esto, por supuesto, aclarando que las restricciones fijadas se encuentran estipuladas en el Artículo 3 del Decreto 840 de 2019.

3. CONTEXTO

Como se mencionó anteriormente, la expedición del Decreto 840 de 2019, logró avanzar de manera significativa en materia de regulación normativa y orden para el manejo del tráfico de transporte de carga en la ciudad. No obstante, es de resaltar que este Decreto se expidió previo a la Pandemia, lo que significa que las medidas allí decretadas no tuvieron en cuenta el efecto que traerían muchas de las medidas preventivas para evitar la propagación de la COVID - 19 y todas las medidas asociadas al retorno a la presencialidad del 80% de la población. De igual forma, a través de este Decreto se promulgaron una serie de cambios sustanciales que alteraron el orden natural del tráfico en Bogotá, como, por ejemplo, la expedición del Decreto de Pico y Placa todo el día para vehículos particulares y las circulares expedidas para el retorno a la presencialidad.

De esta forma, y puntualmente, lo que se quiere reducir con la iniciativa de este Proyecto de Acuerdo es:

1. La congestión producida por el cruce de horarios y restricciones entre el pico y placa para vehículos particulares y el pico y placa propio de los vehículos de carga.

Por un lado, tenemos el pico y placa de vehículos particulares que inicia a las 6 am. Y, por el otro lado, tenemos las medidas restrictivas propias de las zonas de restricción que empiezan a las 5:30 am. Este hecho, ha producido que, en muchas zonas de la ciudad, se produzca una congestión vehicular significativa, entre aquellos que quieren llegar a su destino con su carga y no sobrepasar la restricción del pico y placa y aquellos conductores de vehículos particulares que particularmente quieren lo mismo. Por ello, lo que se debe hacer para solucionar dicha problemática, es modificar los horarios de restricción al interior de las zonas de restricción para los vehículos de transporte de carga.

Asimismo, el segundo punto que se quisiera atender a través de este Proyecto de Acuerdo es:

2. La congestión producida entre el transporte de carga y el transporte estudiantil.

Pese a que recientemente en la ciudad tomó algunas medidas como el carril verde de la autopista norte para la circulación exclusiva de las rutas escolares, rápidamente ha tenido dificultades precisamente por el tráfico y la congestión que se genera entre la circulación de vehículos particulares y los vehículos de transporte de carga. Esta segunda problemática ha escalado hasta tal punto, que los niños en la ciudad, estén perdiendo hasta más de 3 horas por culpa del tráfico y la congestión vehicular (Semana, 2022)

Así, y acudiendo nuevamente a la iniciativa planteada para la resolución de la primera problemática, acudimos al ajuste de horarios al interior de las zonas de restricción de la ciudad como medida para solucionar esta problemática.

3. MARCO LEGAL

Del nivel Constitucional

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

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Del nivel nacional

LEY 1083 DE 2006

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

RESOLUCIÓN 0910 DE 2008

Artículo 1º. Objeto. La presente resolución establece los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres, reglamenta los requisitos y certificaciones a las que están sujetos los vehículos y demás fuentes móviles, sean importadas o de fabricación nacional, y se adoptan otras disposiciones.

LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

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

Artículo 3º. Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

RESOLUCIÓN 004497 DE 2011

Artículo 1º. Objeto y campo de aplicación. La presente resolución tiene por objeto adoptar el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera-SIRTCC y determinar el procedimiento para adoptar medidas de intervención del Valor a Pagar.

DECRETO 1076 DE 2015.

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.8. De los niveles de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire. Los niveles de prevención, alerta y emergencia son estados excepcionales de alarma que deberán ser

declarados por las autoridades ambientales competentes ante la ocurrencia de episodios que incrementan la concentración y el tiempo de duración de la contaminación atmosférica.

La declaratoria de cada nivel se hará en los casos y dentro de las condiciones previstas por este decreto, mediante resolución que deberá ser publicada en la forma prevista por el Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos de carácter general, y ampliamente difundida para conocimiento de la opinión pública y en especial de la población expuesta.

Estos niveles serán declarados por la autoridad ambiental competente, cuando las concentraciones y el tiempo de exposición de cualquiera de los contaminantes previstos en la norma de calidad del aire, sean iguales o superiores a la concentración y el tiempo de exposición establecidos en dicha norma para cada uno de los niveles de prevención, alerta o emergencia. Así mismo, bastará para la declaratoria que el grado de concentración y el tiempo de exposición de un solo contaminante hayan llegado a los límites previstos en la norma de calidad del aire.

La declaratoria de que trata el presente artículo se hará en consulta con las autoridades de salud correspondientes, con base en muestreos y mediciones técnicas del grado de concentración de contaminantes, realizados por la autoridad ambiental competente en el lugar afectado por la declaratoria, que permitan la detección de los grados de concentración de contaminantes previstos para cada caso por las normas de calidad del aire vigentes, salvo que la naturaleza del episodio haga ostensible e inminente una situación de grave peligro.

La declaración de los niveles de qué trata este artículo tendrá por objeto detener, mitigar o reducir el estado de concentración de contaminantes que ha dado lugar a la declaratoria del respectivo nivel y lograr el restablecimiento de las condiciones preexistentes más favorables para la población expuesta.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá, mediante resolución, la concentración y el tiempo de exposición de los contaminantes para cada uno de los niveles de qué trata este artículo.

PARÁGRAFO 2o. En caso de que la autoridad ambiental competente en la respectiva jurisdicción afectada por un evento de contaminación, no declare el nivel correspondiente ni adoptare las medidas que fueren del caso, podrá hacerlo la autoridad superior dentro del Sistema Nacional Ambiental, SINA, previa comunicación de esta última a aquélla, sobre las razones que ameritan la declaratoria respectiva.

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.9. De las normas de emisión restrictivas. La autoridad ambiental competente en el lugar en que se haya declarado alguno de los niveles de concentración de contaminantes de que tratan los artículos precedentes podrá, además de tomar las medidas que el presente Decreto autoriza, dictar para el área afectada normas de emisión, para fuentes fijas o móviles, más restrictivas que las establecidas por las normas nacionales, regionales, departamentales o locales vigentes. En tal caso, las normas más restrictivas se dictarán conforme a las reglas del Principio de Rigor Subsidiario de que trata el artículo 63 de la Ley 99 de 1993.

Salvo la ocurrencia de una circunstancia sobreviniente de grave peligro, ninguna autoridad ambiental podrá dictar para el área de su jurisdicción normas de emisión más restrictivas que las establecidas para el nivel nacional, sin la previa declaratoria de los niveles señalados en la presente sección

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.10. De la fijación de los valores y tiempos para cada nivel de contaminación. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante resolución, establecerá los límites máximos admisibles de los niveles de contaminación del aire, de que tratan los artículos anteriores, y establecerá los grados de concentración de contaminantes que permitirán a las autoridades ambientales competentes la adopción de normas de emisión más restrictivas que las vigentes para el resto del territorio nacional.

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.11. De las emisiones permisibles. Toda descarga o emisión de contaminantes a la atmósfera sólo podrá efectuarse dentro de los límites permisibles y en las condiciones señaladas por la ley y los reglamentos.

RESOLUCIÓN 2254 DE 2017

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente norma establece la norma de calidad de aire o nivel de inmisión y adopta disposiciones para la gestión del recurso aire en el territorio nacional, con el objeto de garantizar un ambiente sano y minimizar el riesgo sobre la salud humana que pueda ser causado por la exposición a los contaminantes en la atmósfera.

LEY 1964 DE 2019

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Del nivel Distrital

DECRETO 690 DE 2013. Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 672 DE 2018.

Establece como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

DECRETO 840 DE 2019.

Artículo 1°. - **Objeto.** El Presente Decreto regula el tránsito de vehículos de transporte de carga, tanto de servicio público como de servicio particular, por las vías públicas o privadas que están abiertas al público en toda el área del Distrito Capital, de conformidad con las zonas, horarios y condiciones que se definen en los artículos siguientes.

DECRETO 047 DE 2020.

Artículo 1°. - **Restricción transitoria para vehículos de transporte de carga.** Restringir la circulación de vehículos de carga con año modelo superior a 10 años, entre las 05:00 a.m. y hasta las 11:59 a.m. y entre las 05:00 p.m. y hasta las 09:59 p.m.

DECRETO 077 DE 2020.

Artículo 1°.- Modificar el artículo 3 del Decreto Distrital 840 de 2019 el cual quedara así:

"Artículo 3°.- Zona de restricción. Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:

La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de la Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.

DECRETO 546 DE 2021.

Artículo 1. Modifíquese el artículo 6 del Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 077 de 2020, el cual quedará así:

"Artículo 6°. - **Excepciones.** Estarán exceptuados de la restricción establecida en el presente decreto, los siguientes vehículos de transporte de carga, los cuales deberán el portar los distintivos o documentos correspondientes que acrediten las condiciones que dan origen a la excepción.

RESOLUCIÓN 67603 DE 2021.

Artículo 1. Objeto. Implementar el proyecto piloto de cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales a transportadores, generadores y receptores dentro del polígono establecido en el artículo tercero del presente acto administrativo.

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

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

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

Este Proyecto de Acuerdo considera que, a través de la modificación de horarios al interior de las zonas de restricción, será posible mejorar los tiempos de viajes en las zonas inmediatas de las zonas industriales, así como los tiempos de viaje de algunos actores claves tales como las rutas escolares y demás rutas propias del transporte de pasajeros.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 102 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

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. Modificar el horario de circulación del transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS. La Administración Distrital, a través de su Secretaría de Movilidad y Ambiente, se encargarán de la revisión juiciosa de los siguientes lineamientos:

1. Modifíquese los horarios de circulación de los vehículos de transporte de carga, de tal forma que queden así:

Se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500 kg), de lunes a viernes entre las 04:30 y las 08:00 horas y entre las 17:30 y las 20:00 horas.

2. Manténganse las demás condiciones establecidas por cuenta del Artículo 3 incluyendo correspondiente a las zonas de restricción del Decreto 840 de 2019.

3. Entréguese un informe trimestral que dé cuenta del seguimiento y evaluación de los tiempos de viaje, una vez entren en vigencia las modificaciones aquí presentadas.

ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES.

1. La Secretaría de Movilidad, será la encargada de revisar a detalle los cambios propuestos y elaborará un estudio técnico que demuestre la pertinencia de los mismos.

2. La Secretaría de Ambiente será la responsable de estimar el impacto ambiental de esta medida y coordinará sus acciones con la Secretaría de Movilidad para la expedición del Acuerdo.

ARTICULO 4. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su aprobación.

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

Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2019). *Decreto 840 de 2019*. Obtenido de <http://www.andi.com.co/Uploads/Decreto%20840%202019.pdf>

Semana. (28 de febrero de 2022). *¡Indignante! niños pasan hasta tres horas en rutas escolares en Bogotá*. Obtenido de <https://www.semana.com/actualidad/articulo/indignante-ninos-pasan-hasta-tres-horas-en-rutas-escolares-en-bogota/202257/>

PROYECTO DE ACUERDO N° 103 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

Esta iniciativa tiene por objeto establecer paulatinamente un aumento en cantidad y calidad en los equipos sonoros de la red de semáforos de Bogotá, llegando a tener estos equipos en todas las localidades.

2. ANTECEDENTES

Esta iniciativa cuenta con el siguiente antecedente:

Acuerdo 413 de 2009: Por medio del cual se adecuan los semáforos de la ciudad con aditamentos sonoros que orienten a la población en condición de discapacidad y adulto mayor

3. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA.

Existen diversas barreras para la población en condición de discapacidad y más aún en temas de movilidad pues hay muy pocos semáforos con dispositivos sonoros en la ciudad, algunos de estos se encuentran dañados. Es importante tener en cuenta que para la población en condición de discapacidad tal y como lo define en la Función pública (Función Pública, 2020): “para su participación requieren contextos accesibles en los que se cuente con señales informativas, orientadoras y de prevención de situaciones de riesgo, con colores de contraste, pisos con diferentes texturas y mensajes, en braille o sonoros” Es por esta razón que esta iniciativa busca cerrar esta brecha, aumentando las posibilidades más en temas de movilidad para las personas en condición de discapacidad visual y adultos mayores.

Al revisar datos de la secretaría Distrital de Movilidad se puede evidenciar que a 31 de mayo de 2017 Bogotá contaba con 1374 Intersecciones sanforizadas, 18.362 semáforos (Secretaria Distrital de Movilidad, 2017), en la misma vigencia se suscribió el contrato atípico 2017-1913 cuyo objeto es “Realizar el Suministro, Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”, pero en este contrato solo

contempló la implementación de cuatro intersecciones nuevas semaforizadas con 40 semáforos sonoros con botón y cuatro nuevas adecuaciones para complementar Intersecciones actuales con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios., de las cuales una cuenta con ocho (8) sonoros, todo lo anterior según memorando SDM-SEMA- 137890 -2020.

Según los datos de la Secretaria Distrital de Salud (Saludata, 2020) corte agosto 31 del 2020, Bogotá registra un total de 245.371 personas con alguna discapacidad, en la siguiente tabla se presentan los datos de las personas con dificultades para ver.

Población con dificultad para ver	
Hombres	\$ 25.884
Mujer	\$ 38.720
Total	\$ 64.604

Nota: elaboración propia con datos de saludata 2020.

Una vez revisadas las cifras de población en discapacidad y la cantidad de semáforos existentes es importante hacer énfasis a los avances en la materia que se han realizado en otros países donde se han instalado semáforos inteligentes que no requieren ningún tipo de dispositivo para brindar las alertas. Por ejemplo, en México existe el programa “Semáforos sonoros”. El cual, ha logrado presentar diferentes sonidos como una manera de dar voz a las demandas de la población con discapacidad visual. La intervención sonora en semáforos tiene al menos dos propósitos:

Por un lado, generar una llamada de atención para considerar las otras posibilidades en que se experimenta el espacio público, haciendo explícito el derecho a la ciudad que tiene la comunidad invidente. Y, por otro, que el grupo de ciegos y débiles visuales exprese el tipo de percepciones sonoras que tienen de la ciudad, asumiendo el espacio como propio

Si bien ya se cuenta con el Acuerdo 413 de 2009, es evidente que no hay un seguimiento ni un avance en la implementación de aditamentos sonoros en la red semafórica de Bogotá, es por esto que se plantea esta iniciativa para que se haga efectivo la implementación y se aumente en número y calidad este sistema, contando con plan de acción con entidades responsables y fechas concretas para la población.

3.2. Beneficios de la iniciativa.

Como se puede observar existe un déficit bastante grande en cuanto a la cantidad de semáforos que brindan ayuda a las personas en condición de discapacidad visual o con dificultad para ver.

Esta iniciativa también busca generar derechos en igualdad para los habitantes de la ciudad, y más aún para la población en condición de discapacidad a quienes se les complica el poder movilizarse durante el cruce de semáforos.

La iniciativa busca generar cronogramas concretos e indicadores que permitirán hacer medición del avance de las estrategias, también la caracterización y georreferenciación de la población en condición de discapacidad visual.

4. MARCO JURÍDICO

4.1 Marco constitucional.

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

Artículo 13: Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 47: El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.

Marco Legal

- **Ley 2052 de 2020:** "Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones"

- **Artículo 30.** Los sujetos obligados en el artículo 2 de la presente ley implementarán los sistemas necesarios para que las personas en condición de discapacidad visual puedan realizar trámites, procesos y procedimientos.
- **Ley 1996 de 2019:** Por medio de la cual se establece el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad.
- **Ley 1680 de 2013:** Por la cual se garantiza a las personas ciegas y con baja visión, el acceso a la información, a las comunicaciones, al conocimiento y a las tecnologías de la información y de las comunicaciones.

Artículo 2o. Definiciones. Para efectos de la presente ley se tienen las siguientes definiciones:

Ceguera. La ausencia de percepción de luz por ambos ojos.

Baja visión. La persona con una incapacidad de la función visual aún después de tratamiento y/o corrección refractiva común con agudeza visual en el mejor ojo, de 6/18 a Percepción de Luz (PL), o campo visual menor de 10o desde el punto de fijación, pero que use o sea potencialmente capaz de usar la visión para planificación y ejecución de tareas. Para considerar a una persona con baja visión se requiere que la alteración visual que presente sea bilateral e irreversible y que exista una visión residual que pueda ser cuantificada. (...)

- **Ley 1618 de 2013:** Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.
- **Ley 1346 de 2009:** Por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.
- **Ley 2052 de 2020:** "Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones"

Artículo 30. Los sujetos obligados en el artículo 2 de la presente ley implementarán los sistemas necesarios para que las personas en condición de discapacidad visual puedan realizar trámites, procesos y procedimientos.

4.3.1. Normas Distritales.

- **Decreto N° 470 del 12 de octubre de 2007:** Por el cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital.
- **Acuerdo 413 de 2009:** "Por medio del cual se adecuan los semáforos de la ciudad con aditamentos sonoros que orienten a la población en condición de discapacidad y adulto mayor"
- **Acuerdo 761 de 2020.** Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"

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

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

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.

De lo expuesto anteriormente, se entiende la importancia de la implementación de estrategias contundentes, con indicadores y metas concretar, para generar ayudas a las personas en condición de discapacidad visual debido a la complejidad que representa la movilidad para la población beneficiaria de la iniciativa, contribuyendo de esta manera a la igualdad de oportunidades para las personas más vulnerables.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 103 DE 2024**PRIMER DEBATE**

POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Acuerda:

Artículo 1°. Objeto y Ámbito de aplicación: Establecer paulatinamente un aumento en cantidad y calidad en los equipos sonoros de la red de semáforos de Bogotá, llegando a tener estos equipos en todas las localidades.

Artículo 2°. Coordinación Institucional: La administración distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Integración Social y demás entidades competentes, serán las encargadas diseñar y poner en marcha la estrategia para dar cumplimiento al acuerdo.

Artículo 3°. Caracterización y georreferenciación: La administración Distrital diseñará un documento diagnóstico, donde se caracterice y georreferencie a la población en condición de discapacidad visual, de tal manera que se evidencie los lugares específicos de la ciudad, donde se deben implementar los semáforos sonoros.

Artículo 4°. Plan de acción. Se diseñará un plan de acción donde se proponga con fechas y entidades específicas el cumplimiento y avance del acuerdo.

Artículo 5°. Indicadores. Se diseñará una matriz de indicadores, donde se propongan las metas específicas y se evalúe el avance de modernización de los semáforos sonoros.

Artículo 6°. Evaluación: La administración Distrital entregará cada seis (6) meses al concejo de Bogotá un documento donde se evidencie el avance del acuerdo.

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

Referencias

Función Pública. (2020). *Categorías de Discapacidad*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/web/inclusion-publica/categor%C3%ADas-de-discapacidad>

Saludata. (2020). *Secretaría Distrital de Salud*. Obtenido de Población con discapacidad en Bogotá: <https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-cronicas/discapacidad/>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). *Semáforos inteligentes en Bogotá, Bogotá*. Obtenido de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Presentaci%C3%B3n%20SSI-%201.2.pdf>

PROYECTO DE ACUERDO N° 104 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE CREA LA SEMANA NARANJA CON EL FIN DE IMPULSAR A BOGOTÁ COMO EPICENTRO CULTURAL EN LATINOAMERICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETO

El presente proyecto tiene por objeto crear la semana naranja con el fin de impulsar a Bogotá como epicentro cultural en Latinoamérica.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Este Proyecto de Acuerdo nace como una estrategia adicional para la reactivación económica de la ciudad. Esta iniciativa busca reactivar el empleo, a través de la promoción de actividades propias de la economía naranja y a su vez, impulsar el sector turístico de la ciudad. Adicional a ello, su alcance podría tener impacto positivo sobre la salud mental de los bogotanos. Según un estudio presentado por la BBC desde 2011, *"Los adultos que visitan galerías y museos y van al teatro regularmente son más felices, más sanos, menos ansiosos y deprimidos que la gente que nunca participa en este tipo de actividades culturales"* (BBC, 2011).

Nuevamente resaltamos que este proyecto impacta de manera positiva temas como el empleo, la economía naranja, turismo, Bogotá 24 horas y la salud mental de los ciudadanos. Se evidencia como Bogotá por excelencia ha brindado mayor acogida a los visitantes de otros países así lo demuestran diferentes estadísticas, incluyendo siquiera algunos registros históricos. Por ejemplo:

1. El rápido crecimiento de Bogotá como epicentro cultural. En 2016 la ciudad se ubicó entre las 20 ciudades más rápido crecimiento de turista en el mundo con una tasa de aumento de 9.61% ubicándose en el puesto número 16 y en Latinoamérica solo Lima con 9.9% y GDCI reveló que Bogotá y Ciudad de México fueron las mejor ubicadas en la Región con un 10%, de crecimiento en visitantes entre 2015 y 2016 (CCB, 2016).

2. La inversión que realizan los turistas en la ciudad. Según uno de los más recientes boletines del diario informativo Portafolio, Bogotá se destacó por ser la cuarta ciudad más visitada por los turistas en Latinoamérica. Y, que además de ello, gastan en promedio 74 dólares por día. Para 2019, según el décimo Índice de ciudades Destino Global, el número de turistas creció a un ritmo anual del 9,3% entre 2009 y 2018 (PORTAFOLIO, 2019)

3. La continuación y éxito de la tendencia. Según migración Colombia, entre enero y junio de 2021 llegaron a Bogotá 151.316 visitantes extranjeros (IDT, Instituto Distrital de Turismo, 2021)

Ahora bien.

Una vez revisados los datos del Observatorio de Turismo, encontramos que:

1. Los sectores de la economía que se encargaron de atender la economía de los turistas fueron: compras, gastronomía y actividades culturales. Asimismo, y a través del análisis de algunos otros datos del Instituto Distrital de Turismo, fue posible determinar que los turistas internacionales mostraron interés en atractivos turísticos relacionados con actividades de ocio nocturno, mientras que los turistas nacionales demostraron una mayor atracción hacia atractivos turísticos de tipo religioso y asistencia a los eventos culturales. En promedio, las localidades que recibieron mayor cantidad de turistas durante el 2018 fueron Santa Fe, Chapinero y La Candelaria (IDT, Producto Bogotá, 2019)

De esta forma, también podríamos asumir que aquellas Localidades que no cuentan con vocación turística podrían tener gran crecimiento gracias a la iniciativa de este Proyecto de Acuerdo.

Por último, es preciso señalar que:

Desde que en 2020 la Asamblea de la ONU declaró que el 2021 sería el año dedicado de la Economía Creativa, en Colombia se ha procurado por redirigir sus inversiones hacia dicho sector. De acuerdo con las cifras del DANE, antes de la pandemia, el aporte de la Economía Naranja al PIB nacional era 3.2% (promedio 2014-2019 proyectado) y en términos de empleo generaba casi 600.000 puestos de trabajo. Por ello, es importante que se prioricen las metas del cuatrienio del actual Gobierno en donde se busca superar con creces estas cifras. Esto, teniendo en cuenta que la Economía naranja, cuenta con un comportamiento de tipo pro cíclico, lo que a su vez se traduce en un crecimiento de 1.52% más que el crecimiento de la economía nacional (Hernández, 2021).

3. MARCO JURIDICO

DEL NIVEL CONSTITUCIONAL

Artículo 7. El estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación Colombiana.

Artículo 8. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 71 La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

DEL NIVEL NACIONAL

LEY 1834 DE 2017 - "POR MEDIO DE LA CUAL SE FOMENTA LA ECONOMÍA CREATIVA LEY NARANJA"

Artículo 3º. Importancia. El Gobierno nacional tomará las medidas necesarias para que las industrias creativas nacionales sean exaltadas, promocionadas, incentivadas, protegidas y reconocidas. Para ello coordinará articuladamente sus

esfuerzos, con miras a visibilizar este sector de la economía promoviendo su crecimiento e identificándolo como un sector generador de empleo de calidad, motor de desarrollo, y que fomenta el tejido social y humano, así como la identidad y equidad.

Artículo 9º. Promoción y fomento. El Gobierno nacional a través de la Financiera del Desarrollo Territorial (Findeter), creará líneas de crédito y cooperación técnica para el impulso a la construcción de infraestructura cultural y creativa en los entes territoriales.

Findeter trabajará coordinadamente con el Ministerio de Cultura para la construcción de agendas de "municipios, ciudades y regiones creativas" en todo el país, con miras a que estas enriquezcan los planes de los diferentes entes territoriales para el impulso de la cultura y la economía creativa. En aras de fomentar la participación de los entes territoriales en estas iniciativas, los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD) implementarán a través de las líneas de ciencia y tecnología proyectos de impacto regional o municipal que estimulen los sectores de la Economía Creativa.

Los proyectos de infraestructura estarán orientados principalmente a infraestructura urbana que estimule estos sectores, infraestructura dedicada tales como museos, bibliotecas, centros culturales, teatros, y otros, e infraestructura digital tendiente a democratizar el acceso a conectividad e Internet de alta velocidad.

DECRETO 1204 DE 2020

"POR EL CUAL SE ADICIONA UN TÍTULO A LA PARTE XII DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1080 DE 2015 ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR CULTURA, Y SE ADOPTA LA POLÍTICA PÚBLICA INTEGRAL DE LA ECONOMÍA CREATIVA (POLÍTICA INTEGRAL NARANJA)

ARTÍCULO 2.12.3.1.3. Líneas de la política. De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 1834 de 2017 "por medio de la cual se fomenta la economía creativa ley naranja" que establece la estrategia de la gestión pública de la economía creativa a través de las 7i, para efectos de la Política Integral Naranja y el presente Decreto se desarrollan como 7 líneas estratégicas.

ARTÍCULO 2.12.3.1.5. Línea 2. Instituciones. Línea que se denomina fortalecimiento y articulación institucional, financiación e incentivos. Esta línea busca la coordinación de la gestión administrativa que permita involucrar al sector público, privado, mixto y no gubernamental, que permita articular de forma adecuada los postulados de la Economía Creativa.

Esta línea tiene como objetivo generar instrumentos de articulación interinstitucional que permitan crear un ambiente propicio para el desarrollo de la industria cultural y creativa a nivel nacional. Para esto, se trabajará en establecer condiciones institucionales favorables para el desarrollo de la economía creativa. A través de mecanismos de articulación organizacional entre los sectores público y privado; la organización y simplificación de los trámites del sector; y la provisión de recursos financieros y generación de incentivos fiscales o de otra índole.

La implementación de esta línea se realizará a través de las siguientes acciones:

1. Diseñar, implementar y hacer visibles los instrumentos para el fortalecimiento sectorial dispuestos en el Plan Nacional de Desarrollo (ley 1955 de 2019), la Ley de Financiamiento (ley 2010 de 2019) y la normatividad pendiente.
2. Consolidar, ofertar y gestionar instrumentos de financiación pertinentes para las necesidades y modelos de negocio o emprendimiento del sector.

3. Priorizar las acciones de la política a nivel territorial.

DEL NIVEL DISTRITAL

DECRETO 280 DE 2020

"POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARAN, RECONOCEN Y DELIMITAN ÁREAS DE DESARROLLO NARANJA – DISTRITOS CREATIVOS EN BOGOTÁ"

ARTÍCULO 2º.- OBJETIVOS. Son objetivos de esta declaratoria de Área de Desarrollo Naranja:

1. Incentivar y fortalecer en el Distrito Capital las actividades del sector creativo y cultural, de conformidad con lo establecido en los artículos 1º y 2º de la Ley 1834 de 2017 y las disposiciones que la desarrollan y reglamentan.
2. Generar condiciones propicias para el crecimiento económico, la generación de empleo, la innovación creativa y la transformación urbana.
3. Promover la articulación e inversión privada y pública, tendiente al fortalecimiento de la oferta de bienes y servicios con enfoque cultural y creativo.
4. Favorecer la protección y el fomento del patrimonio cultural material e inmaterial.

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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 promover y estimular la industria cultural

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

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, teniendo en cuenta que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes. El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció: “Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”

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

Así mismo, es de precisar que en el actual Plan de Desarrollo 2020-2024 se cuenta con componentes relacionados directamente con metas que comparten el objetivo de las estrategias propuestas en el presente proyecto de acuerdo para la promoción del turismo y sector cultura

6. CONCLUSIONES

Este proyecto de acuerdo brinda lineamientos suficientes y necesarios para lograr una reactivación económica sostenible y lograr así construir una ciudad que sea epicentro de cultura y referente en América Latina de crecimiento ordenado y articulado, de crecimiento turístico y monetario.

La implementación de la semana naranja es fundamental para la reactivación económica, la generación de empleo y mejora la calidad de vida de los Bogotanos entregando riqueza cultural.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 104 DE 2024**PRIMER DEBATE****POR EL CUAL SE CREA LA SEMANA NARANJA CON EL FIN DE IMPULSAR A BOGOTÁ COMO EPICENTRO CULTURAL EN LATINOAMERICA****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 1º. Objeto. El presente proyecto tiene por objeto crear la semana naranja con el fin de impulsar a Bogotá como epicentro cultural en Latinoamérica.

Artículo 2º Lineamientos:

1. Promover la gratuidad en la oferta cultura de servicios de museos, teatros, bibliotecas y exposiciones culturales y recreativas que además potencialicen el mix corporativo y den cumplimiento con el decreto 706 de 2018 en la semana de receso estudiantil del mes de octubre.
2. Promover articulación y sinergia entre el Distrito y el sector privado que contribuyan a una oferta articulada y en perspectiva de ciudad de apoyos financieros, apoyos técnicos, beneficios por buenas prácticas y alianzas público-privadas que impulse y materialice el objeto del presente proyecto.
3. Promover ferias de economía naranja donde puedan ofrecer sus productos y servicios y escuelas.
4. Potencializar conocimiento y uso de las nuevas tecnologías.
5. Potencializar eventos que den a conocer nuevos artistas y emprendimientos.

Artículo 3 Entidades Responsables. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico en articulación, el Instituto Distrital de Turismo, la Secretaria de Cultura recreación y Deporte, así como las demás entidades competentes darán cumplimiento al presente proyecto de acuerdo a las competencias conferidas por cada una.

Artículo 4º. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

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

- BBC. (23 de mayo de 2011). *Las actividades culturales mejoran la salud*. Obtenido de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/05/110523_salud_cultura_depresion_men#:~:text=%22La%20frecuencia%20de%20la%20participaci%C3%B3n,depresi%C3%B3n%22%20afirma%20el%20doctor%20Cuypers.
- CCB. (octubre de 2016). *Cámara de Comercio de Bogotá*. Obtenido de Bogotá entre las 20 ciudades con más rápido crecimiento de turistas en el mundo: <https://www.ccb.org.co/Clusters/Cluster-de-Turismo/Noticias/2016/Octubre-2016/Bogota-entre-las-20-ciudades-con-mas-rapido-crecimiento-de-turistas-en-el-mundo#:~:text=en%20el%20mundo-,Bogot%C3%A1%20entre%20las%20%20ciudades%20con%20m%C3%A1s,de%20turistas>
- DANE 2021. (s.f.). Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>
- Hernández, J. M. (19 de Marzo de 2021). *Bancoldex* . Obtenido de ¿Qué está pasando con la Economía naranja? : <https://www.bancoldex.com/es/blog/2021-economia-creativa#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202020%2C%20la,m%C3%A1s%20inclusivo%2C%20equitativo%20y%20sostenible>.
- IDT. (31 de Julio de 2019). *Producto Bogotá* . Obtenido de Identificación producto Bogotá : <https://www.idt.gov.co/sites/default/files/pdfs%20observatorio/Producto-Bogot%C3%A1-2018-2019-26122019.pdf>
- IDT. (31 de agosto de 2021). *Instituto Distrital de Turismo* . Obtenido de BOLETÍN N° 07 JULIO : <https://www.idt.gov.co/es/boletin-julio-2021-de-datos-y-cifras-turisticas-de-bogota#:~:text=Seg%C3%BAn%20Migraci%C3%B3n%20Colombia%2C%20Entre%20enero,ser%C3%ADa%20su%20ciudad%20de%20hospedaje>.
- ODEB. (octubre de 2020). *Observatorio de Desarrollo Económico*. Obtenido de Aumentan en 9,5% las ventas de vivienda en Bogotá luego de tres meses de cifras negativas: <http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/construccion-bogota/aumentan-en-95-las-ventas-de-vivienda-en-bogota-luego-de-tres-meses-de-cifras>
- PORTAFOLIO. (04 de Septiembre de 2019). *Bogotá es la cuarta ciudad más visitada por turistas en Latinoamérica*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/bogota-es-la-cuarta-ciudad-mas-visitada-por-turistas-en-latinoamerica-533249>

PROYECTO DE ACUERDO N° 105 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS QUE PERMITAN DISEÑAR UNA ESTRATEGIA PARA PROMOVER LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

Dictar lineamientos que permitan diseñar una estrategia para promover la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital.

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

2.1 PROBLEMÁTICAS

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

2.2 CONTEXTO

Generalmente, los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenibles son sistemas creados para servir como soporte al sistema de drenaje pluvial de las ciudades. Estos sistemas surgen como una medida basada en los principios básicos de la hidrología y algunas de las intervenciones antropogénicas que se originan mediante procesos de emulación del ciclo Hidrológico, con el fin de simular un régimen más natural de dichos flujos. Obedecen principalmente a estructuras que ayudan a reducir los efectos de las inundaciones, el encharcamiento a través de superficies y procesos de infiltración y absorción. Estas estructuras tienen diferente tipología y se acomodan de acuerdo a factores como: el volumen, la zona y su función.

Según estudios adelantados por la Universidad de los Andes, algunos de los principales beneficios de la incorporación de este tipo de sistemas de Drenaje, estos son: (I) El control y manejo de la escorrentía, (II) la filtración de la escorrentía, (III) la reducción de costos por la atención y mitigación de inundación y/o

encharcamientos. Ahora bien, si tenemos en cuenta que el sistema construido del sistema de drenaje es el que ha presentado mayores afectaciones en la ciudad, se debe replantear la forma en que se diseñan los sistemas de drenaje y en especial, aquellos que se refieren al sistema de drenaje del sistema peatonal y la red de andenes (Andes, 2016).

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

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

(I) Los Alcorques inundables

Esta tipología consiste en la construcción de una caja de concreto prefabricada que se ubica subterráneamente y generalmente se rellena con una mezcla de elementos naturales como grava, arena y compost vegetal, lo que permitiría que se pudiese sembrar un árbol o un arbusto mediano porte. La parte superior de la estructura generalmente se puede ubicar a nivel de superficie vial o peatonal lo que permite el ingreso de la escorrentía. Una vez el agua ingresa, detiene su flujo temporalmente gracias a los intersticios del suelo empleado para luego ser absorbida de manera natural por cuenta de la planta. Esta tipología permite que haya una filtración natural del agua y beneficia en gran medida los ciclos naturales (Medina, Aguilar, & Calderon, 2018).

(II) Zonas de bio retención

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

(III) Cunetas verdes

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

(IV) Cuencas secas de drenaje extendido

Las cuencas secas son estructuras dedicadas a amortiguar el caudal pico y el volumen de escorrentía aguas debajo de la estructura, mejorando la calidad del agua durante su tránsito por la tipología. Por lo general, en

este tipo de estructuras se utiliza disipadores de energía debido al alto volumen de agua que puede llegar a ingresar.

(v) Zanjas de infiltración

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

3. MARCO JURÍDICO

3.1 CONSTITUCIONAL

- **Artículo 1.** Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general
- **Artículo 2.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.
- **Artículo 8.** Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.
- **Artículo 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.
- **Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas
- **Artículo 367.** La ley fijará las competencias y responsabilidades relativas a la prestación de los servicios públicos domiciliarios, su cobertura, calidad y financiación, y el régimen tarifario que tendrá en cuenta además de los criterios de costos, los de solidaridad y redistribución de ingresos. Los servicios públicos domiciliarios se prestarán directamente por cada municipio cuando las características técnicas y económicas del servicio y las conveniencias generales lo permitan y

aconsejen, y los departamentos cumplirán funciones de apoyo y coordinación. La ley determinará las entidades competentes para fijar las tarifas.

3.2 LEGAL

- **DECRETO 1082 DE 2015.** Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional.

Artículo 1.1.1.1. El Departamento Nacional de Planeación. El Departamento Nacional de Planeación tiene como objetivos fundamentales la coordinación y diseño de políticas públicas y del presupuesto de los recursos de inversión; la articulación entre la planeación de las entidades del Gobierno Nacional y los demás niveles de gobierno; la preparación, el seguimiento de la ejecución y la evaluación de resultados de las políticas, planes, programas y proyectos del sector público, así como realizar en forma permanente el seguimiento de la economía nacional e internacional y proponer los estudios, planes, programas, y proyectos para avanzar en el desarrollo económico, social, institucional y ambiental, y promover la convergencia regional del país.

- **RESOLUCIÓN NACIONAL 330 DE 2017 DE LA RAS,**

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

- **LEY 9 DE 1989** Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.

Artículo 7. “Establece que los municipios podrán crear entidades responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, así como también podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público.

Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable. Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL

- **DECRETO 597 DE 2018:** La gestión referente al drenaje, incluido el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible, se encuentra en cabeza de los entes territoriales y las entidades prestadoras del servicio público de alcantarillado; de manera que a estos corresponde diseñarlos, construirlos, mantenerlos y

operarlos de conformidad con los instrumentos creados por la Ley, en especial consultando los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, los POMCAS y los Planes Sectoriales.

- **RESOLUCIÓN CONJUNTA 001 DE 2019 entre la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Ambiente:** Compensación al endurecimiento 4.3. Si dentro de las zonas de endurecimiento se contempla la implementación de tipologías de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), específicamente: alcorques inundables, cunetas verdes (o vallados), zonas de bio-retención, zanjas de infiltración, cuencas secas de drenaje extendido, pavimentos permeables y humedales artificiales o pondajes húmedos, éstas se cuantificarán positivamente de acuerdo a la metodología descrita en el numeral 4 del Anexo de la presente Resolución para el balance de zonas verdes.
- **EL ACUERDO 327 DE 2008:** Obliga a compensar las zonas verdes endurecidas en proyectos de infraestructura (reglamentada por la Resolución 01 de 2019, en donde también se incentiva los SUDS).
- Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá (EAB-ESP) y la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), mediante convenio interadministrativo No. SDA 01269 de 2013, establecieron la necesidad de propender por un sistema urbano de drenaje **i)** que busque la adecuada calidad del agua de la escorrentía que drena hacia ríos, quebradas y humedales, **ii)** que promueva el aprovechamiento del agua lluvia para usos no potables y paisajísticos, y **iii)** que tienda a condiciones pre-urbanas del ciclo hidrológico para prevenir y/o mitigar inundaciones.

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Esta iniciativa no genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto se deberán desarrollar en el marco del Plan de Desarrollo 2020 - 2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI.

6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 105 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS QUE PERMITAN DISEÑAR UNA ESTRATEGIA PARA PROMOVER LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

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 que permitan diseñar una estrategia para promover la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital.

Artículo 2. Lineamientos. La estrategia para promover la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital, se implementará conforme los siguientes lineamientos:

- a. Diseñar y ejecutar intersectorialmente una estrategia que permita identificar las características de drenaje de agua pluvial de cada sitio de interés, lugar, localidad o zona de la ciudad donde se pretenda adoptar los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible aplicables a la Red de Andenes.
- b. Propender por aspectos técnicos, urbanos y sociales del sitio de interés donde se pretenda adoptar los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del distrito.
- c. Diseñar e implementar una metodología flexible que permita analizar y adaptar la información disponible de cada sitio de interés, lugar, localidad o zona de la ciudad donde se pretenda adoptar los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible aplicables a la Red de Andenes de la ciudad.
- d. Promover la adopción de los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital, los cuales podrá ser presentados por iniciativa pública y/o privada, según sea el caso.
- e. Garantizar la conexión directa del Sistema de Drenaje Urbano Sostenible con la Red de Alcantarillado del distrito.
- f. Propender para que los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible de la Red de Andenes, sea una medida de adaptación al cambio climático en la ciudad.
- g. Fortalecer los indicadores ambientales a partir de metodologías de análisis e integración de la información recopilada en la implementación de la estrategia.

Artículo 3. Diseño, implementación y seguimiento. La Secretaría Distrital de Planeación y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá en coordinación con las demás entidades públicas del distrito con responsabilidad y corresponsabilidad en el tema, dentro del ámbito de su competencia, serán las encargadas de coordinar el diseño, implementación y seguimiento de la estrategia para promover la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital.

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

Andes, U. d. (2016). *Guía técnica de diseño y construcción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS)*. Bogotá: Facultad de Ingeniería.

EL NUEVO SIGLO. (18 de Febrero de 2019). "En Bogotá hay más andenes, pero rotos y dañados": Hineirosa. *Nación*.

Medina, D., Aguilar, L., & Calderon, A. (2018). *Análisis comparativo de los sistemas urbanos de drenaje sostenible*. Obtenido de Caso de estudio Carrera 4 y carrera 5 entre calles 68 y 71 - Sector Chapinero Alto :

<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22379/1/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf>

SDP. (04 de Diciembre de 2020). *Secretaría Distrital de Planeación*. Obtenido de En Bogotá, por cada 100 mil habitantes hay 6.379 personas con discapacidad: <http://www.sdp.gov.co/noticias/bogota-cada-100-mil-habitantes-hay-6379-personas-discapacidad>

Sostenible, S. (s.f.). *Áreas de biorretención*. Obtenido de <http://sudsostenible.com/tipologia-de-las-tecnicas/medidas-estructurales/areas-de-biorretencion/>

SuD Sostenible . (s.f.). *Cunetas verdes*. Obtenido de <http://sudsostenible.com/tipologia-de-las-tecnicas/medidas-estructurales/cunetas-verdes/>

PROYECTO DE ACUERDO N° 106 DE 2024

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

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

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

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

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

CONTEXTO

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

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

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

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

3. MARCO JURÍDICO

DEL NIVEL CONSTITUCIONAL

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptara medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición

económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

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

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 106 DE 2024**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE AÑADEN CONDICIONES PARA LA PROVISIÓN DE SUBSIDIOS DE EDUCACIÓN Y TRANSPORTE A FIN DE DISMINUIR LA PARTICIPACIÓN DE JÓVENES EN ACTUACIONES VANDÁLICAS EN BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

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

ACUERDA

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

Artículo 2. LINEAMIENTOS.

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

- No figurar en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional o el que haga sus veces, por cometer las conductas contempladas en los artículos 140 (numerales 3 y 9) y 146 (numerales 9 y 13) del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

- No tener antecedentes judiciales por delitos como concierto para delinquir, terrorismo, daño en bien ajeno, instigación, amenazas o incendio.

Añádase este párrafo

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

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

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

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

Añádase el siguiente párrafo:

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

Referencias

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 107 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE GENERAN ESTRATEGIAS PARA FORTALECER EL USO DE DRONES EN EL PATRULLAJE AÉREO DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

Generar una estrategia para fortalecer el uso de sistemas aéreos remotamente tripulados (drones) en el patrullaje de la policía metropolitana de Bogotá, esto con el fin de vigilar minuciosa y constantemente las calles más peligrosas, atendiendo así con más rapidez y efectividad los temas de seguridad de la ciudad.

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Esta iniciativa nace como respuesta a la necesidad de tecnificar la operación de la policía metropolitana, haciendo uso efectivo de los sistemas aéreos remotamente tripulados (drones), los cuales ya han sido adquiridos con anterioridad. De esta manera hacer un impacto significativo en las políticas de seguridad de la ciudad, contribuyendo a incorporar la innovación y desarrollo de la institución.

2.1. Problemáticas

La seguridad en Bogotá es un tema bastante preocupante, algunos índices siguen subiendo, por ejemplo: según el boletín mensual del mes de febrero del 2022 de indicadores de seguridad y convivencia, realizado por la oficina de análisis de información y estudios estratégicos OAIEE encontramos datos bastante preocupantes como:

los casos de lesiones personales registradas en el periodo enero-febrero 2021 fueron 3.265 mientras que en el mismo periodo 2022 pasaron a registrarse 3625 casos, el hurto a personas, tema bastante preocupante para los ciudadanos, en los mismos periodos para el 2021 se registraron 14.354 para el año 2022 subió a 16.560, el hurto a motocicletas en el 2021 se registraron 724 casos y ya para 2022 se registraron 765 casos, hurto a automotores 2021 se registraron 478 casos y para el 2022 553 casos registrados, hurto a celulares paso de 8.997 en 2021 a 9002 en 2022, entre otros casos que siguen en aumento según el boletín (Secretaria de Seguridad, convivencia y Justicia , 2022)

También es importante revisar la encuesta de percepción y victimización de Bogotá 2021 realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá, en esta encuesta se evidencio que el 88 % de los ciudadanos consideran que la inseguridad aumento en el año 2021, (Camara de Comercio de Bogotá, 2021)

Es claro que urge contar con herramientas y aumentar el uso de tecnologías en todas las políticas de seguridad para la ciudad, pues como todos los sectores requieren de una modernización en su operación y apostarle al uso de estrategias donde la innovación y el desarrollo tecnológico sean la prioridad, en estas épocas de globalización tan marcadas en las que nos encontramos.

2.2. Contexto.

Es importante tener en cuenta que ya se han realizado algunos avances a nivel nacional y distrital en el tema propuesto en esta iniciativa, esos avances los describo a continuación:

2.2.1. Contexto Nacional

Según artículo publicado por el Tiempo:

“Los aviones no tripulados cumplen labores relacionadas con el orden público y la ubicación de objetivos de alto valor, además de la vigilancia de las fronteras y la infraestructura energética y petrolera del país. **Los primeros drones empezaron a volar desde el 2005 con el fin de vigilar las bases militares.** Las fuerzas armadas han adquirido otros vehículos aéreos no tripulados como el Hermes 450 y el Hermes 900, fabricados por Elbit Systems, de Israel. Las aeronaves remotamente tripuladas (ART) están bajo el control de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y por temas de ‘seguridad nacional’ no es posible saber cuántos son ni dónde están. Los aviones no tripulados cumplen labores relacionadas con el orden público y la ubicación de objetivos de alto valor, además de la vigilancia de las fronteras y la infraestructura energética y petrolera del país, entre otras”. (El Tiempo, 2019)

2.2.2. Contexto Distrital

En Bogotá se implementó el uso de drones para apoyar los operativos que realizan las autoridades en la ciudad y así reducir los hechos delictivos que se presentan. Con tecnología de punta, la Policía buscar llegar a la delincuencia para desarticularla. (...) 20 drones fueron puestos en servicio de la intervención que se realiza en las diferentes localidades de la ciudad; hacen parte del Sistema Aéreo Remotamente Tripulado DRON, en el que equipo está compuesto por 50 personas (Barreto, 2021).

Durante el año 2019 se realizó la adquisición de 5 drones de gran capacidad estos drones son controlados por dos unidades móviles que monitorearán estos equipos de seguridad, que también conectados al Centro de Comando y Control C-4. poseen una cámara de alta resolución con alcance de hasta 7 kilómetros y visión térmica, es decir, que detectan el calor. Pueden alcanzar una altura de 3.000 metros y una velocidad de hasta 81 kilómetros por hora, y logran una autonomía de vuelo de hasta media hora. (Portal Único del Estado Colombiano, 2019)

2.3 Importancia del Proyecto

Es claro que urge contar con herramientas y aumentar el uso de tecnologías en todas las políticas de seguridad para la ciudad, pues como todos los sectores requieren de una modernización en su operación y apostarle al uso de estrategias donde la innovación y el desarrollo tecnológico sean la prioridad, en estas épocas de globalización tan marcadas en las que nos encontramos.

Los cambios (económicos, políticos, sociales) constantes, nos crea la necesidad de tener capacidad para dar respuesta rápida y eficiente a los problemas de la seguridad en la ciudad, donde la innovación no se puede quedar atrás, así como la generación de programas de I+D mejorando las capacidades tecnológicas.

La iniciativa le apuesta a masificar el uso de los drones con los que ya cuenta el Distrito y de esta manera obtener ventajas operacionales rápidas, dando respuestas efectivas en las soluciones de seguridad para la ciudadanía.

Si bien la policía ya cuenta con sistemas aéreos remotamente tripulados (drones), es claro que solo lo usan en eventos específicos, con este proyecto se pretende que sea más constante el uso de estos sistemas y que llegue a todos los rincones de la ciudad.

3. MARCO JURÍDICO

Marco constitucional

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

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

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

Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.

También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares.

Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.

Marco Legal

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.”

Decreto 510 de 2019 “Por el cual se reglamenta el Sistema Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo - C4 y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1801 de 2016: Código Nacional de Policía y Convivencia

La resolución 4201 de 2018: "Por la cual incorporan a la norma RAC 91 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia unas disposiciones sobre operación de sistemas de aeronaves no tripuladas LIAS y se numeran como Apéndice 13, y se adoptan otras disposiciones". (Negrilla y subrayado fuero de texto original)

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.

Como concejal de Bogotá, siempre apuesto a generar acciones que contribuyan a mejorar la seguridad de la ciudadanía, es por esto que con esta iniciativa se busca masificar el uso de los drones con los que ya cuenta el Distrito y de esta manera obtener ventajas operacionales rápidas, dando respuestas efectivas en las soluciones de seguridad para la ciudadanía.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 107 DE 2024**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE GENERAN ESTRATEGIAS PARA FORTALECER EL USO DE DRONES EN EL PATRULLAJE AÉREO DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

Artículo 1°. Objeto y Ámbito de aplicación: Generar una estrategia para fortalecer el uso de sistemas aéreos remotamente tripulados (drones) en el patrullaje de la policía metropolitana de Bogotá, esto con el fin de vigilar minuciosa y constantemente las calles más peligrosas, atendiendo así con más rapidez y efectividad los temas de seguridad de la ciudad.

Artículo 2°. Ejecución: La secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en coordinación con la Policía Metropolitana de Bogotá y demás entidades competentes realizaran la planeación, dirección, ejecución y evaluación de la estrategia.

Artículo 3°. Lineamientos: la estrategia deberá contener como mínimo los siguientes lineamientos:

- a. Hacer un diagnóstico del estado actual de los drones con los que se cuenta la policía metropolitana.
- b. Realizar plan de capacitación para el manejo de los drones de acuerdo a la reglamentación legal.
- c. Realizar un plan de trabajo donde se establezcan las actividades, las fechas y los responsables de cada actividad que se realizará para llevar a cabo la estrategia.

Artículo 4° - Plazo. La Administración Distrital contará con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo, para su implementación.

Artículo 5° - Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

Referencias

- Barreto, L. (2021). *Drones y seguridad: con tecnología de punta se refuerza la vigilancia en Bogotá*. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/seguridad/20-drones-llegaron-apoyar-la-intervencion-de-bogota>
- Camara de Comercio de Bogotá. (2021). *Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá 2021*. Obtenido de <https://www.ccb.org.co/observatorio/Entorno-para-los-negocios/Entorno-para-los-negocios/Seguridad-y-convivencia>
- El Tiempo. (2019). *Drones Militares* . Obtenido de <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/drones-para-uso-militar-en-colombia-350998>
- Portal Único del Estado Colombiano. (2019). *DRONES REFUERZAN LA VIDEOVIGILANCIA EN BOGOTÁ*. Obtenido de <https://sej.gov.co/es/noticias/drones-refuerzan-la-videovigilancia-bogot%C3%A1>
- Secretaria de Seguridad, convivencia y Justicia . (Febrero de 2022). *Boletin mensual de indicadores de seguridad y convivencia* .

PROYECTO DE ACUERDO N° 108 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE LA COLOMBIANIDAD COMO EVENTO DE INTERÉS TURÍSTICO Y CULTURAL PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

Pretendemos con este Proyecto de Acuerdo la creación de un gran evento que permita a los habitantes de Bogotá y del resto del País, participar durante tres (3) días de cada año, de múltiples y simultáneos eventos, que reconozcan, fortalezcan, potencialicen y visibilicen la diversidad cultural que ha convertido a Bogotá en un verdadero epicentro Pluriétnico y multicultural, y para ello es necesario que se activen los escenarios públicos locales, como espacios de expresión y representación de las muestras culturales, artísticas, artesanales, musicales, y gastronómicas de cada región del país asentada en la Capital.

Esta iniciativa busca además de la cohesión social, promover e incrementar el atractivo turístico de Bogotá Ciudad Cultural, y con ello impactar el desarrollo económico y sociocultural del Distrito Capital.

2. ANTECEDENTES DE PROYECTOS DE ACUERDO RELACIONADOS

Este Proyecto de Acuerdo, atendiendo su objeto, no ha sido radicado en la Corporación, no obstante, existen unos proyectos con temas armónicos, a saber:

PROYECTO DE ACUERDO	TRÁMITE
Proyecto No. 0090 de 2009 <i>“Por el cual se establece el día de la unidad y confraternidad regional de la media Colombia en la ciudad de Bogotá D.C.”</i>	Autores: H.C. Julio César Acosta Acosta Ponentes: Hs. Cs. Liliana Diago de Guaqueta, y Carlos Alberto Baena López
Proyecto No. 0183 de 2013 <i>“Por el cual se crea el festival de Bogotá multicultural”</i>	Autores: Hs. Cs. Roger José Carrillo Campo Ponentes: Hs. Cs. Andrés Camacho Casado, Fernando López Gutiérrez (Coordinador)
Proyecto No. 0037 de 2014 <i>“Por medio del cual se declara El Festival Internacional de Música de Bogotá, como evento de interés cultural de la ciudad”</i>	Autores: Hs. Cs Dario Fernando Cepeda Peña, Julio César Acosta Acosta, José Arthur Bernal Amorochó, y Jorge Lozada Valderrama. Ponentes: Hs. Cs. Venus Albeiro Silva Gómez y Juan Carlos Flórez Arcila (Coordinador)

Proyecto No. 0032 de 2015 “ <i>Por el cual se declara actividad de interés cultural de Bogotá D.C., el FAICP, Festival Artístico Internacional invasión de cultura popular “Carnaval de la Alegría”</i> ”	Autores: Hs. Cs. Celio Nieves Herrera, Alvaro José Argote Muñoz, Rafael Orlando Santiesteban Millán Ponentes: Hs. Cs. Severo Antonio Correa Valencia, y Jairo Cardozo Salazar (Coordinador)
Proyecto de Acuerdo 623 de 2017 “ <i>Por medio del cual se crea el Festival Intercultural y Multicultural de Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones</i> ”	Autores: Hs. Cs. Roger José Carrillo Campo, Nelson Enrique Cubides Salazar, y Gloria Elsy Díaz Martínez.

Los Proyectos de Acuerdo mencionados desarrollan temas con un eje temático compatible, que busca incentivar la apuesta cultural, no obstante, no se enfocan con exactitud en la creación de un festival de la Colombianidad que resalte la riqueza cultural de las distintas regiones de nuestro país que se reúnen en una sola ciudad, Bogotá.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y ALCANCE DE LA INICIATIVA

Los festivales multiculturales desempeñan un papel fundamental en la creación de un sentido de pertenencia en las comunidades, promoviendo la diversidad y fomentando la conexión entre diferentes grupos culturales. Estos eventos no solo celebran tradiciones únicas, sino que también construyen puentes culturales, fomentando la comprensión y el respeto mutuo.

- Panorama Internacional

El London Multicultural Festival es un ejemplo destacado que celebra la diversidad en la capital británica. A través de exposiciones, música y actividades culturales, este evento refleja la rica mezcla étnica de la ciudad, promoviendo la inclusión y el entendimiento entre comunidades diversas. Estos eventos, al facilitar la participación activa de los residentes en diversas actividades culturales y artísticas, generan un sentimiento de arraigo y orgullo por la diversidad de su ciudad.¹

Además, estos espacios no solo fomentan la cohesión social interna, sino que también mejoran la percepción externa de la ciudad. La creación de una identidad cultural fuerte a través de festivales contribuye a construir una imagen positiva de la comunidad, tanto para sus residentes como para visitantes externos.²

Los festivales culturales no solo son expresiones artísticas y culturales, sino también motores económicos que contribuyen significativamente al desarrollo de las ciudades y regiones donde se llevan a cabo. Estos eventos generan un impacto económico positivo a través de diversas vías, incluyendo el turismo, el comercio local y la creación de empleo.

¹ Mateo, P. C. (2018). Encarnac(c)iones del multiculturalismo en dos festivales afromusicales de Colombia y México. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1607-050X2018000200084

² Ángeles, J. B. M. (2019). El impacto de un festival sobre la mejora de la imagen de la ciudad a través del marketing territorial. <https://helvia.uco.es/xmlui/handle/10396/17747>

En términos de turismo, los festivales a nivel mundial atraen a millones de visitantes cada año, generando ingresos considerables para la industria turística local. Por ejemplo, el Festival Internacional de Edimburgo en Escocia atrae a más de 4 millones de visitantes anuales, generando alrededor de £300 millones (aproximadamente 400 millones de dólares) para la economía local³.

El comercio local también se beneficia sustancialmente de estos eventos, ya que los visitantes participan en actividades como compras, restaurantes y servicios relacionados. En el caso del Carnaval de Río de Janeiro en Brasil, se estima que el evento contribuye con más de mil millones de dólares a la economía local anualmente atrayendo alrededor 7 millones de personas a la ciudad.⁴

El impacto económico va más allá de los ingresos directos, ya que estos eventos también contribuyen a mejorar la imagen y reputación de una ciudad a nivel internacional. Esto puede atraer inversiones a largo plazo y aumentar el atractivo de la ciudad como destino turístico y cultural.

- **Panorama Nacional**

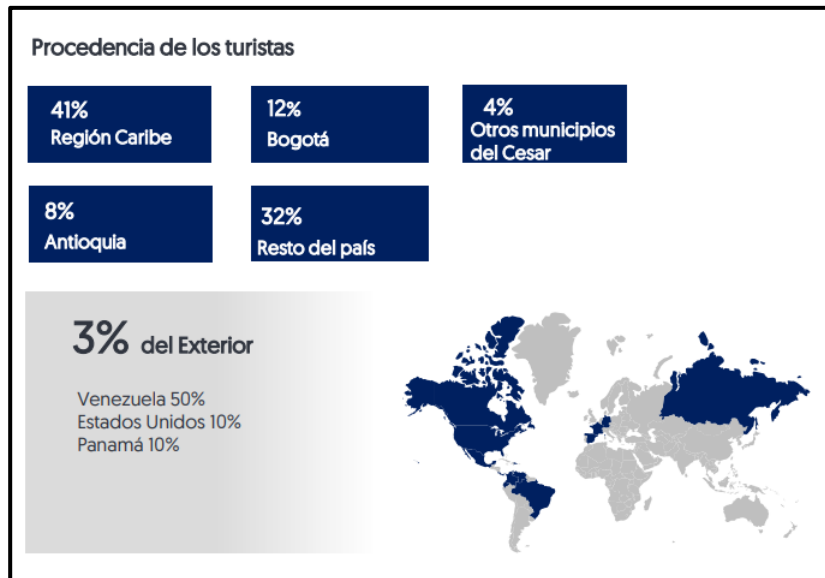
Colombia, conocida por su diversidad cultural y geográfica, alberga una rica tradición de festivales que resaltan las particularidades autóctonas de cada región, fomentando el orgullo y sentido de pertenencia de sus habitantes. Desde la costa caribeña hasta las tierras altas andinas, estos eventos se han convertido en vitrinas culturales que exhiben las raíces históricas y la creatividad única de cada comunidad.

En la región caribe, festivales como el "Festival de la Leyenda Vallenata" en Valledupar celebran la música vallenata, transmitiendo las historias de la vida rural a través de sus ritmos característicos. Este evento no solo preserva la identidad cultural de la región, sino que también atrae a miles de visitantes, según el Balance Comercial y Turístico de la versión 56 del Festival de la Leyenda Vallenata de la Cámara de Comercio de Valledupar, se dio la asistencia de alrededor de 210.000 turistas distribuidos de la siguiente forma⁵:

³ LOS FESTIVALES DE EDIMBURGO LÍDERES MUNDIALES. (2018). Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. https://www.edinburghfestivalcity.com/assets/000/003/852/World_Leaders_Spanish_2018_original.pdf?1532511044

⁴ Carnaval de Río de Janeiro generó ingresos por USD 1.000 millones. (2019). <https://www.aa.com.tr/es/cultura/carnaval-de-r%C3%ADo-de-janeiro-gener%C3%B3-ingresos-por-usd-1000-millones/1415327>

⁵ Observatorio socioeconómico. (2023). BALANCE COMERCIAL Y TURÍSTICO DE LA VERSIÓN 56 DEL FESTIVAL DE LA LEYENDA VALLENATA. Cámara de Comercio de Valledupar. <https://appccvalledupar.co/timeit/BibliotecaVirtual/libros/151115BALANCE%20COMERCIAL%20Y%20TURISTICO%20FESTIVAL%202023.pdf>



Tomado de: Balance Comercial y Turístico de la versión 56 del Festival de la Leyenda Vallenata (2023).

En el corazón de la región Pacífica colombiana, el Festival de Música del Pacífico "Petronio Álvarez" emerge como un faro cultural que ilumina las tradiciones y la riqueza autóctona de esta vibrante zona del país. Este festival ha demostrado tener un impacto económico significativo. Según datos de la realización más reciente, el evento movilizó inversiones considerables, beneficiando a emprendedores locales y sectores turísticos, resaltando que⁶:

- Medio millón de personas transitaron por los distintos componentes y pabellones del Petronio durante los seis días
- Durante los días del Festival se generó el 70 % de ocupación hotelera
- Se incrementó la presencia del turista nacional en un 43 % y en 18% para turistas internacionales.
- Los emprendimientos que tuvieron sus stands en la Unidad Deportiva Alberto Galindo, se lograron ventas superiores a \$3500 millones

Es así que los festivales colombianos no solo celebran la riqueza cultural de cada región, sino que también impulsan la economía y el turismo, contribuyendo al desarrollo sostenible de estas comunidades a lo largo y ancho del país.

Sumado a esto, es de vital importancia tener en cuenta que Colombia ha sido un país marcado por constantes procesos migratorios internos a lo largo de la historia, esto como resultado de dinámicas propias de la economía de las regiones, e incluso de un conflicto armado que originó desplazamientos masivos en búsqueda de mayores y mejores oportunidades.

⁶ El País. (2023). Así fue el impacto económico que tuvo en Cali la realización del Petronio Álvarez. Periódico: Diario El País. <https://www.elpais.com.co/entretenimiento/asi-fue-el-impacto-economico-que-tuvo-en-cali-la-realizacion-del-petronio-alvarez-2245.html>

Bogotá, en este proceso migratorio, como capital colombiana ha acogido a distintas personas que migran de sus territorios a nivel nacional e internacional, de manera que se ha convertido en la ciudad de todos y todas, que alberga a distintas culturas colombianas, convirtiéndola en un epicentro pluriétnico y multicultural.

Bogotá es la capital política y económica del país, caracterizándose por su alta concentración, en términos relativos tanto, de población y de actividades económicas, distinguiéndose notablemente entre las demás ciudades por su alta concentración demográfica y su primacía urbana en el sistema nacional de ciudades.

Al respecto, una publicación reciente del Banco de la República, dentro de su serie de documentos de trabajo sobre economía regional y urbana, titulada *'El nexo entre desarrollo y migración interna en Colombia'*, elaborada por los investigadores Karina Acosta y Hengyu Gu, concluyó que los flujos migratorios entre los años 2012 y 2019 han venido cambiando frente a la tendencia histórica y Bogotá ha perdido fuerza como el principal centro migratorio del país, pero no ha perdido su ubicación de ser la ciudad que más recibe personas de diferentes regiones del país.

Es evidente la consolidación y la importancia de Bogotá para el país, pues pasó de representar el 5,2% de la población nacional en 1938, al 15% en el 2023, de acuerdo con las proyecciones del DANE.⁷

Es inminente que el Distrito Capital es un centro de concentración de todas las regiones del país, estas son: Caribe, Insular, Pacífica, Andina, Orinoquia y Amazonia, lo que se traduce en una invaluable riqueza y diversidad cultural aprovechable para reconstruir y fortalecer el tejido social.

Y a partir de ello, es importante resaltar la cultura como pilar articulador de la ciudadanía y de la democracia en sí misma, afirmación plenamente alineada con las propuestas para el sector cultura de la Administración entrante, en procura de consolidar a Bogotá, ciudad que concentra la diversidad del país, en un centro cultural y en un referente a nivel internacional.

Ahora, el fortalecimiento de la diversidad cultural deberá garantizar la descentralización de esa oferta cultural en la ciudad para que llegue a las veinte (20) localidades y que, todos los ciudadanos puedan acceder y participar en ella, concibiendo el Festival de la Colombianidad como un vehículo de transformación territorial, con impacto turístico, cultural, de desarrollo humano, y cohesión social.

- **Panorama Distrital**

Actualmente la capital colombiana cuenta con múltiples festivales, entre esos podría resaltarse:

1. Alimentarte Food Festival
2. Vitrina Turística de Anato
3. Semana Santa en Monserrate
4. Feria internacional del Libro de Bogotá
5. Comic con Bogotá
6. Agroexpo

⁷ ASP Colombia 2023, elaborado a partir de las proyecciones y retroproyecciones de población - DANE 2023

7. Festival Cordillera
8. Festival de Verano
9. Festival Petronio Álvarez en Bogotá
10. Festival de Teatro y Circo de Bogotá
11. Sofa
12. Salsa al Parque
13. Festival Joropo al Parque
14. Hip Hop al Parque
15. Jazz al Parque
16. Rock al Parque

Expuesto lo anterior, es pertinente precisar que los festivales han representado un valioso aporte cultural con impacto en la identidad de los ciudadanos de la capital, convirtiéndose en una reafirmación de sus tradiciones, y raíces, al respecto, dentro de la investigación Festivales en España. Estrategias generales de gestión definen los festivales como: *“un evento cultural único, perecedero e intangible que favorece las interrelaciones personales, presenta una intensidad laboral, posee una duración temporal limitada, desarrolla un aspecto ceremonioso o de ritual y requiere de una atmósfera propicia. Por tanto, se debe considerar a un festival como una tipología de evento cultural o artístico que presenta unas especificidades propias”*. (Morales, 2016)

Asimismo, son un acontecimiento artístico o folclórico que permite la difusión de expresiones como la música, la danza, el teatro y el cine a través de exhibiciones o concursos. Lo folclórico es todo aquello que se orienta hacia la preservación de tradiciones y creencias populares, las cuales se inspiran en mitos y leyendas y se presentan mediante celebraciones o conmemoraciones (González et al., 2012).

Es así como cada evento ha significado para Bogotá un ejercicio cultural y económico consolidado, que hacen parte de la realidad Colombiana, realidad que se vive en cada región, municipio y vereda del País, pero que poco permean en la Capital, pese a que en esta residen múltiples colonias de cada una de las seis regiones del territorio nacional.

En este orden de ideas, los festivales se convierten en la representación de una cultura, sus creencias y su desarrollo. Por otro lado, gracias a la investigación realizada por el Ministerio de Cultura y la Universidad EAN, basado en “La medición y caracterización del impacto económico y el valor social y cultural de festivales en Colombia”, se partió del reconocimiento de los festivales como acontecimientos simbólicos, culturales, sociales y económicos, y se evaluaron los diferentes aspectos que los componen, por ejemplo: la capacidad de gestión, la tradición de cada lugar, la normativa vigente, el desarrollo de los circuitos culturales, entre otros. Un festival involucra una miríada de aspectos que bien vale la pena identificar:

Aspectos fundamentales de los Festivales	
Territorio	Relación con el lugar, capacidad instalada, formación de públicos y escena. Examinar las costumbres, edificaciones y demás características para el análisis territorial.
Temporalidad	Generalmente se realizan en una época específica, con una duración no menor a dos días y no mayor a dos meses; cabe resaltar el hecho de que un festival se considera como tal después de dos ediciones. Se debe tener claridad en la intensidad y programación
Idea central	El festival debe tener un hilo conductor. Si se está hablando de un festival cultural, las actividades y programación deben responder a este título y cumplir con la línea central del evento
Institucionalidad	Titularidad, gobernanza, valores organizativos, modelos de gestión, actores influyentes, actores clave, entre otros.
Presupuesto disponible	Montos, evolución financiera, estructura de ingresos, estructura de gastos, política de precios. Es necesario contar con una estrategia financiera, como también contar con presupuesto público y privado que garantice el cubrimiento de los recursos del festival.
Proyecto artístico	Convencional, especializado, interdisciplinar, clásico o contemporáneo.
Modelo de Gestión	Objetivos y misión que definen la orientación del evento. Es decir, qué se busca con el evento, por ejemplo, si fortalecer las escenas locales, la proyección de artistas o localidades, etc.
Recurso Humano	Tener en cuenta si se tiene un equipo que estará a cargo el resto del año en que no hay festival. Si hay políticas claras de vinculación de colaboradores cuando se acerque la fecha del evento, como también saber si la administración pública es apoyada con talento humano

Estrategia de Imagen	Posicionar el festival y tener unas estrategias de comunicación.
----------------------	--

Tabla 1. Propiedad del Autor

Todos estos aspectos apuntan a fortalecer la muestra cultural, la apropiación de los escenarios públicos, la fidelización de los espectadores, y sin duda alguna fortalecer la economía alrededor de los mismos, su atractivo en el fortalecimiento y desarrollo del sector empresarial, desde los micro empresarios locales hasta los ingresos del PIB que reflejan aumento por las actividades culturales y de entretenimiento que incentivan el turismo local e internacional, traduciéndose en una verdadera inversión a la economía naranja.

Economía que, con apego al Decreto 697 de 2020, busca reforzar el gran potencial de la economía creativa en Colombia y mantener al país como actor de primer orden en el contexto de las industrias culturales y creativas en Iberoamérica y como referente internacional.

Es por ello que trabajar sobre la acción artística y cultural es de alto valor en todas las esferas analizadas, especialmente, y como se pretende con el presente proyecto, generar un impacto positivo de cohesión social ante la multiculturalidad de Bogotá.

Bogotá requiere la generación de espacios que le permitan a sus residentes formar un sentido de pertenencia, alejándonos del paradigma de “La ciudad para todos, pero la Bogotá de Nadie”, una ciudad que le abre la puerta a millones de colombianos que encuentran hogar en ella, pero que su aporte e inversión en la misma es mínimo ante la ausencia de pertenencia a la que alguna vez fue conocida como la “Atenas de Sudamérica”

Ahora, una forma de derrumbar ese paradigma mencionado es la multiplicidad de eventos culturales, artísticos, musicales, etc, tal como se ha demostrado con las distintas mediciones que han desarrollado entes distritales como el Observatorio de Turismo de Bogotá.

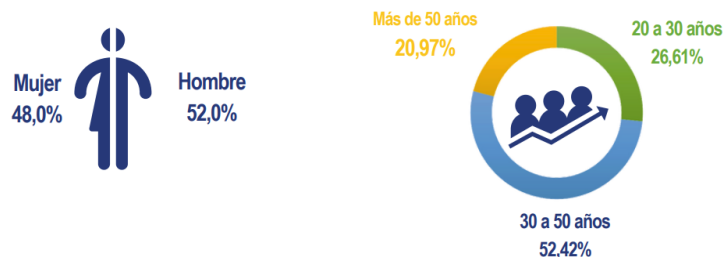
Siendo de gran relevancia analizar algunos de los eventos más representativos de la ciudad:

1. Festival Colombia al Parque, el cual resalta el folclor y la tradición musical del país con otros de tipo más urbano y contemporáneo

Este evento se realiza en el Parque de los Novios, escenario ubicado en la localidad de Barrios Unidos, el cual abre sus puertas a mediados del mes de marzo de cada año.

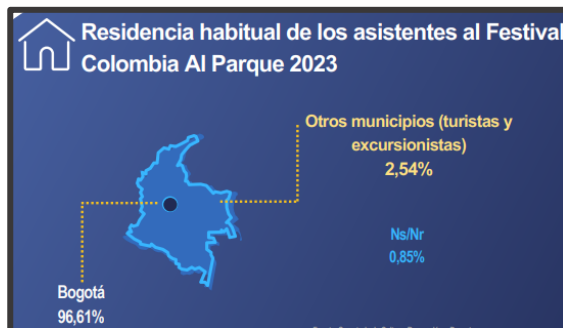
Para 2023 tuvo una duración de dos días, con invitados nacionales e internacionales, e inclusive artistas que hicieron parte de Convocatorias Distritales, enfocándose en muestras musicales que deleitaron a más de 23.000 personas, los cuales se caracterizaron así:

Género y edad de los asistentes



Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte
 Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información - IDT

Asistentes que, en su mayoría, representando más del 96.61% se trató de residentes, tal como se gráfica:



Fuente: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte
 Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información - IDT

Así mismo, en las encuestas se identificaron los distintos motivos de asistencia;



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información - IDT

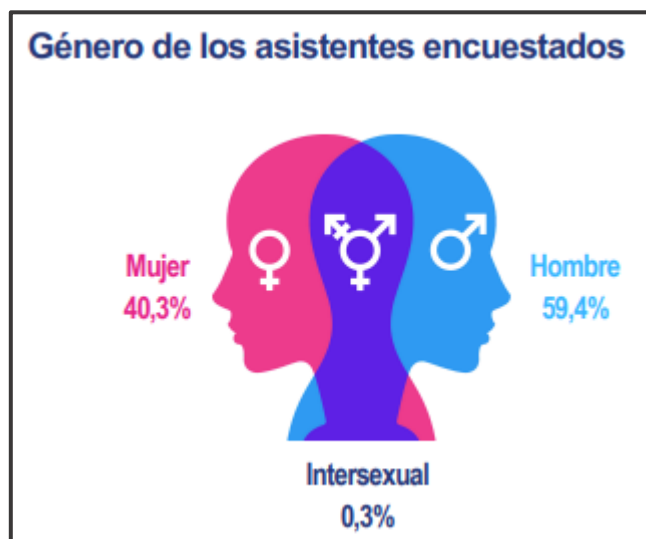
2. Festival Rock al parque

Otro festival notablemente importante que, su versión 2023 demostró por qué es considerado el festival de acceso libre más grande de música en América Latina al reunir a más de 390 mil personas en un mismo lugar, el Parque Metropolitano Simón Bolívar, para disfrutar del completo universo sonoro que durante tres días presentaron las bandas invitadas.

Evento que significó un registro en ventas superiores a los 200 millones de pesos, según la Zona de Arte y Emprendimiento - ZAE, espacio que permitió a los asistentes acceder a productos, ropa, accesorios, libros, música y otros elementos creativos y sostenibles inspirados en el rock.

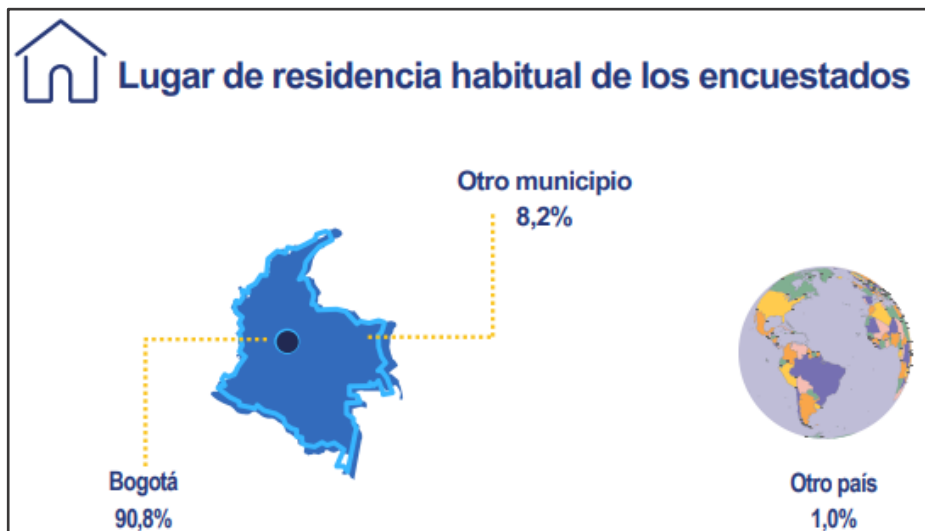
3. Festival Salsa al Parque, el cual reconoce por ser el evento que conmemora las fiestas populares de Colombia a través de la danza y la música

Para esta versión 2023, el festival contó con la presencia de artistas nacionales e internacionales, algunos de estos fueron “El Gran Combo de Puerto Rico, Fruko, Pambelé, Loa Malbec, Anddy Caicedo y entre otros artistas, quienes se tomaron las tarimas del Parque Simón Bolívar el 3 y 4 de junio del 2023, el cual contó con más de 170.000 asistentes, caracterizados así:



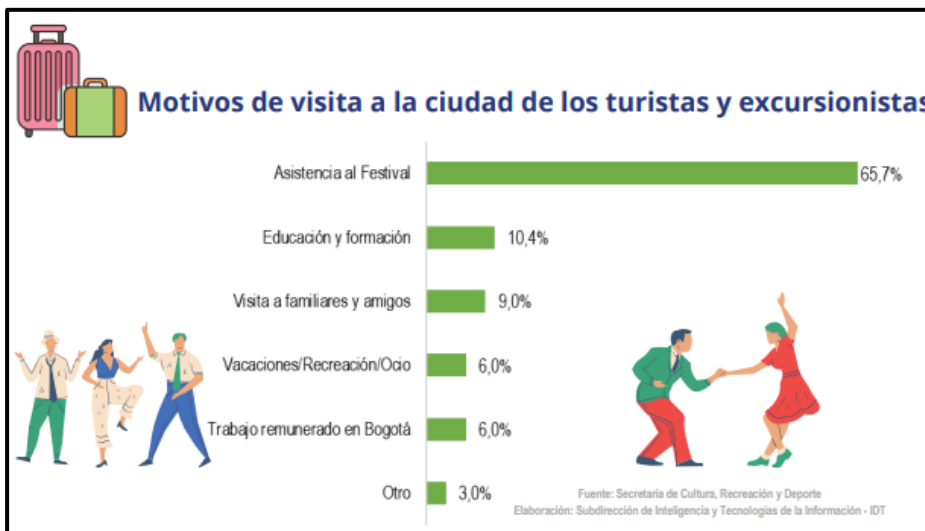
Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información – IDT

Asistentes que, en su mayoría, representando más del 90.8% se trató de residentes, tal como se gráfica:



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
 Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información – IDT

Así mismo, en las encuestas se identificaron los distintos motivos de asistencia:



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte
 Elaboración: Subdirección de Inteligencia y Tecnologías de la Información – IDT

En general, el observatorio resumió lo siguiente:

CUADRO RESUMEN MEDICIÓN DE EVENTOS EN BOGOTÁ 2023

FUENTE: OBSERVATORIO DE TURISMO DE BOGOTÁ

Nombre del evento	Fecha de recolección de información	Método de Investigación	Asistentes	Residentes	No residente	Turistas nacionales	Turistas internacionales	Excursionistas
1 Alimentarte Food Festival 1ra versión	11 y 12 de febrero de 2023	Sondeo de opinión	714 (encuestados)	72,0%	27,0%	26,1%	1,0%	
2 Vitrina Turística de ANATO 2023	22, 23 y 24 de febrero de 2023	Sondeo de opinión	172 (encuestados)	53,0%	47,0%			
3 Semana Santa en Monserrate	6, 7, 8 y 9 de abril de 2023	Sondeo de opinión	662 (encuestados)	53,0%	47,0%	18,3%	28,7%	
4 Feria Internacional del Libro de Bogotá	20, 21, 22, 23, 28, 29 y 30 de abril de 2023	Sondeo de opinión	391 (encuestados)	80,0%	20,0%	19,2%	0,2%	
5 Slasa Al Parque	03 y 04 de junio de 2023	Muestreo probabilístico	164.256	90,8%	9,2%	8,2%	1,0%	
6 Comico Con Bogotá	09, 10, 11 y 12 de junio de 2023	Sondeo de opinión	536 (encuestados)	82,6%	17,4%	14,7%	2,7%	
7 Marcha Orgullo LGBTI	02 de julio de 2023	Sondeo de opinión	452 (encuestados)	92,5%	7,5%	5,5%	2,0%	
8 Agroexpo	15, 16, 22 y 23 de julio de 2023	Sondeo de opinión	332 (encuestados)	58,4%	41,6%	38,9%	2,7%	
9 Media Maratón de Bogotá	28 y 29 de julio de 2023	Sondeo de opinión	274 (encuestados)	88,5%	13,5%	9,9%	3,8%	
■ Alimentarte Food Festival 2da versión	19, 20, 21, 26 y 27 de agosto de 2023	Sondeo de opinión	1.177 (encuestados)	92,5%	7,5%	3,2%	3,3%	1,0%
■ Festival Cordillera	23 y 24 de septiembre de 2023	Sondeo de opinión	330 (encuestados)	57,3%	42,7%	27,0%	11,5%	4,2%
■ SOFA	13, 14 y 15 de octubre del 2023.	Sondeo de opinión	471 (encuestados)	92,6%	7,5%	3,4%	1,3%	2,8%

Tabla 2. Fuente Observatorio de Turismo de Bogotá D.C.

Todas estas cifras relevan el verdadero impacto cultural, social, turístico y económico que favorece a Bogotá D.C., en su apuesta por producir actividades asociadas a la cultura y la economía naranja.

Es por ello que promover un Festival de la Colombianidad, sería una verdadera apuesta para la capital que, históricamente, se ha enfrentado a constantes flujos de resignificación identitaria, pues se ve inmersa en distintos escenarios de pluriculturalidad, característica que demuestra la diversidad colombiana.

El objetivo del festival propuesto es generar una interculturalidad ante la multiculturalidad existente, generar una cohesión social partiendo de una reivindicación de las seis regiones que conforman el país, a través de la creación de múltiples escenarios en donde se promuevan manifestaciones culturales autóctonas de cada región, desde muestras musicales, de danzas, artesanías, hasta participación del sector gastronómico representado por emprendimientos locales.

Estas manifestaciones culturales son claves para promover la riqueza multicultural y pluricultural que se estableció en la Constitución de 1991, enfocándose en la recuperación de los escenarios metropolitanos de cada una de las localidades, es decir, el propósito es que en cada versión anual del Festival se desarrollen en distintos parques metropolitanos, de forma simultánea, una muestra cultural diversa de una determinada región, de las seis existentes.

Esto generaría una cobertura con mayor amplitud ya que los eventos no se concentrarían en un único escenario de la ciudad, sino, y en lo posible, en un parque metropolitano de cada localidad, que cuente con los requisitos de aforo, planeación y demás para la realización del evento.

Así mismo, el despliegue o desconcentración del mismo causaría, no solo una mayor asistencia, un impacto en la economía de cada localidad, sino permitirá la participación de artistas y artesanos de cada localidad que promuevan, a través de su arte, el folclor de su región de origen.

4. MARCO NORMATIVO

4.1. Ámbito Internacional

La cultura representa un elemento crucial en la comprensión de la humanidad y su devenir, al corresponder con la capacidad de interpretar y simbolizar el entorno físico y social de un territorio, a través de manifestaciones creativas por las que se transmiten ideas, prácticas y conocimientos que incluso por sí constituyen parte de esa realidad de Nación.

En ese sentido el artículo 27 de la Declaración Universal de Derechos Humanos establece:

“Artículo 27

- 1. Toda persona tiene derecho a tomar parte libremente en la vida cultural de la comunidad, a gozar de las artes y a participar en el progreso científico y en los beneficios que de él resulten.*

- 2. Toda persona tiene derecho a la protección de los intereses morales y materiales que le correspondan por razón de las producciones científicas, literarias o artísticas de que sea autora.”⁸*

En su Observación General 21, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales explica la trascendencia que tiene la cultura para la dignidad humana, y por ende su incorporación dentro del apartado de los derechos humanos, al precisar que: *“refleja y configura los valores del bienestar y la vida económica, social y política de los individuos, los grupos y las comunidades”⁹*

De otro lado, y en el mismo sentido, la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial fue aprobado por la Conferencia General de la UNESCO en su 32ª reunión, celebrada del 29 de septiembre al 17 de octubre de 2003 en París.

Esta Convención persigue las siguientes finalidades:

- a) La salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial;*
- b) El respeto del patrimonio cultural inmaterial de las comunidades, grupos e individuos de que se trate (Subrayado, fuera del texto original, como énfasis)*
- c) La sensibilización en el plano local, nacional e internacional a la importancia del patrimonio cultural inmaterial y de su reconocimiento recíproco.*
- d) La cooperación y asistencia internacionales.*

⁸ <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

⁹ Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación General 21: “Derecho de toda persona a participar en la vida cultural (artículo 15, párrafo 1 a), del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales”, 43º Período de Sesiones, 2 a 20 de noviembre de 2009, párrafo 13. 2 Ibidem, párrafos 11 y 12.

4.2. Ámbito Nacional

4.2.1. Constitución Política de Colombia

“(…)

ARTÍCULO 70. *El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.*

ARTÍCULO 71. *La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.*

ARTÍCULO 72. *El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica. (…)”¹⁰*

4.2.2. Legislación

Lev 397 de 1997

“ARTÍCULO 1º.- *De los principios fundamentales y definiciones de esta ley. La presente ley está basada en los siguientes principios fundamentales y definiciones:*

1. Cultura es el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, derechos humanos, sistemas de valores, tradiciones y creencias.

2. La cultura, en sus diversas manifestaciones, es fundamento- de la nacionalidad y actividad propia de la sociedad colombiana en su conjunto, como proceso generado individual y colectivamente por los colombianos. Dichas manifestaciones constituyen parte integral de la identidad y la cultura colombianas.

¹⁰ Constitución Política de Colombia. (06 de julio de 1991) Asamblea Nacional Constituyente. Link http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html#1

3. El Estado impulsará y estimulará los procesos, proyectos y actividades culturales en un marco de reconocimiento y respeto por la diversidad y variedad cultural de la Nación colombiana.

4. En ningún caso el Estado ejercerá censura sobre la forma y el contenido ideológico y artístico de las realizaciones y proyectos culturales.

5. Es obligación del Estado y de las personas valorar, proteger y difundir el Patrimonio Cultural de la Nación.

ARTÍCULO 2º.- Del papel del Estado en relación con la cultura. Las funciones los servicios del Estado en relación con la cultura se cumplirán en conformidad con lo dispuesto en el Artículo anterior, teniendo en cuenta que el objetivo primordial de la política estatal sobre la materia son la preservación del Patrimonio Cultural de la Nación y el apoyo y el estímulo a las personas, comunidades e instituciones que desarrollen o promuevan las expresiones artísticas y culturales en los ámbitos locales, regionales y nacional.

(...)

ARTÍCULO 4º. Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.”¹¹

Ley 1185 de 2008

“ARTÍCULO 1o. Modifíquese el artículo 4 de la Ley 397 de 1997 el cual quedará, así:

“Artículo 4. Integración del patrimonio cultural de la Nación. El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales

¹¹ Ley 397 de 1997. (07 de agosto de 1997) “Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura”. Congreso de la República de Colombia.

de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico.

a) Objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio cultural de la Nación. La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación tendrá como objetivos principales la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación del mismo, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro¹² (Subrayado, fuera del texto, como énfasis)

Ley 1834 de 2017

“ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene como objeto desarrollar, fomentar, incentivar y proteger las industrias creativas. Estas serán entendidas como aquellas industrias que generan valor en razón de sus bienes y servicios, los cuales se fundamentan en la propiedad intelectual.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Las industrias creativas comprenderán los sectores que conjugan creación, producción y comercialización de bienes y servicios basados en contenidos intangibles de carácter cultural, y/o aquellas que generen protección en el marco de los derechos de autor. Las industrias creativas comprenderán de forma genérica –pero sin limitarse a–, los sectores editoriales, audiovisuales, fonográficos, de artes visuales, de artes escénicas y espectáculos, de turismo y patrimonio cultural material e inmaterial, de educación artística y cultural, de diseño, publicidad, contenidos multimedia, software de contenidos y servicios audiovisuales interactivos, moda, agencias de noticias y servicios de información, y educación creativa.

ARTÍCULO 3. IMPORTANCIA. El Gobierno nacional tomará las medidas necesarias para que las industrias creativas nacionales sean exaltadas, promocionadas, incentivadas, protegidas y reconocidas.

Para ello coordinará articuladamente sus esfuerzos, con miras a visibilizar este sector de la economía promoviendo su crecimiento e identificándolo como un sector generador de empleo de calidad, motor de desarrollo, y que fomenta el tejido social y humano, así como la identidad y equidad”¹³.

Decreto 2941 de 2009

“(…) Artículo 2°. Integración del Patrimonio Cultural Inmaterial.

En consonancia con las referidas normas y con la Convención de la Unesco para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial aprobada en París el 17 de octubre de 2003, adoptada por Colombia mediante la Ley 1037 de 2006 y promulgada mediante el Decreto 2380 de 2008, hacen parte de dicho

¹² Ley 1185 de 2008 (12 de marzo de 2008) “Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones”. Congreso de la República de Colombia.

¹³ Ley 1834 de 2017 (23 mayo de 2017) “Por medio de la cual se fomenta la economía creativa Ley Naranja” Congreso de la República.

patrimonio los usos, prácticas, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos, espacios culturales y naturales que les son inherentes, así como las tradiciones y expresiones orales, incluidas las lenguas, artes del espectáculo, usos sociales, rituales y actos festivos, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo, técnicas artesanales, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte de su patrimonio cultural. El Patrimonio Cultural Inmaterial incluye a las personas que son creadoras o portadoras de las manifestaciones que lo integran.

A los efectos de este decreto se tendrá en cuenta únicamente el Patrimonio Cultural Inmaterial que sea compatible con los instrumentos internacionales de derechos humanos existentes y con los imperativos de respeto mutuo entre comunidades, grupos e individuos y de desarrollo sostenible.

Los diversos tipos de Patrimonio Cultural Inmaterial antes enunciados, quedan comprendidos para efectos de este decreto bajo el término "manifestaciones"¹⁴(Subrayado, fuera del texto, como énfasis)

Para fines de este proyecto, se puede resaltar que el documento CONPES D.C. “POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE ECONOMÍA CULTURAL Y CREATIVA 2019-2038”, definió como uno de sus objetivos específicos de dicha política: “4.2.1 Promover espacios adecuados para el desarrollo de actividades culturales y creativas”. Por lo cual señala que:

“Se promoverán espacios adecuados para el desarrollo de actividades culturales y creativas en las Áreas de Desarrollo Naranja (ADN) (Distritos creativos), los espacios multifuncionales y los espacios de trabajo colaborativo, a través de una articulación institucional y un asesoramiento técnico a entidades públicas y privadas asociadas al sector, que permita: (i) la promoción y desarrollo de las Áreas de Desarrollo Naranja (ADN); (ii) un mayor uso de espacios físicos y virtuales para el desarrollo de actividades culturales y creativas; y (iii) la sostenibilidad cultural y social de las Áreas de Desarrollo Naranja (ADN)”¹⁵

4.3. Ámbito Distrital

Acuerdo 257 de 2006

“(…) CAPITULO 9 Sector Cultura, Recreación y Deporte

Artículo 90. Misión del Sector Cultura, Recreación y Deporte. El Sector Cultura, Recreación y Deporte tiene como misión garantizar las condiciones para el ejercicio efectivo, progresivo y sostenible de los derechos a la cultura, a la recreación y al deporte de los habitantes del Distrito Capital, así como fortalecer los campos cultural, artístico, patrimonial y deportivo.”

¹⁴ Decreto 2941 de 2009 (06 de agosto de 2009) “Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza inmaterial” Ministro del Interior y de Justicia.

¹⁵ Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C) (26 DE SEMPTIEMBRE 2019). “POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL DE ECONOMÍA CULTURAL Y CREATIVA 2019-2038”. Publicado en el Registro Distrital No. 6643.

Decreto 599 de 2013

Artículo 1. Objeto. El presente decreto tiene por objeto:

- 1. Establecer el funcionamiento e integración del Sistema Único de Gestión para el Registro, Evaluación y Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital, en adelante y para efectos de lo previsto en este decreto se denominará - SUGA y se adopta la ventanilla única virtual.*
- 2. Crear el Comité del Sistema Único de Gestión para el Registro, Evaluación y Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital - SUGA y establecer sus funciones.*
- 3. Determinar las características y clasificación de las aglomeraciones de público, así como los requisitos para el registro, la evaluación y la expedición de la autorización para la realización de las actividades que impliquen aglomeraciones de público en el Distrito Capital, a través de la ventanilla del SUGA. Así como los procedimientos que se deben observar para la habilitación de escenarios de artes escénicas.*
- 4. Establecer los requisitos y procedimiento para la realización de espectáculos públicos de las artes escénicas en escenarios no habilitados, en espacio público, en estadios y demás escenarios deportivos.*
- 5. Conformar y determinar las competencias del Puesto de Mando Unificado – PMU y de la Comisión Distrital de Seguridad, Comodidad y Convivencia en el Fútbol, y los trámites para partidos de fútbol.*

DEL SUGA Y SUS FUNCIONES

Artículo 2. Del Sistema Único de Gestión para el Registro, la Evaluación, y la Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital –SUGA. El SUGA es el Sistema Único de Gestión para el Registro, la Evaluación, y la Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital que contiene un conjunto de protocolos, procedimientos, disposiciones e instrumentos ordenados y articulados que sirven como mecanismo para registrar, evaluar y autorizar las actividades de aglomeración de público en el Distrito Capital.

(...)¹⁶

Decreto 340 de 2020

“Artículo 1. Naturaleza. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, perteneciente al

¹⁶ Decreto 599 de 2013. “Por el cual se establecen los requisitos para el registro, la evaluación y la expedición de la autorización para la realización de las actividades de aglomeración de público en el distrito capital, a través del sistema único de gestión para el registro, evaluación y autorización de actividades de aglomeración de público en el distrito capital –suga y se dictan otras disposiciones”

Sector Cultura, Recreación y Deporte, es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera.

Artículo 2. Objeto. *La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte tiene por objeto orientar y liderar la formulación concertada de políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativo y deportivo del Distrito Capital en coordinación con la Secretaría Distrital de Planeación y con la participación de las entidades a ella adscritas y vinculada y la sociedad civil.*

Artículo 3. Funciones. *La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, tendrá las siguientes funciones básicas:*

a. Formular estrategias para garantizar la conservación y enriquecimiento de la creación y expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, socio cultural e histórica.

b. Diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.

*(...)*¹⁷

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá, es competente para presentar esta iniciativa, en virtud de la facultad otorgada en el Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C. Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 12, numeral 1:

Artículo 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital el adecuado cumplimiento 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”.

Adicionalmente deberán tenerse en cuentas otras disposiciones normativas que igualmente facultan al Concejo de Bogotá para presentar este tipo de iniciativa:

El artículo 313 de la Constitución Política establece que corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

En el artículo 13 Decreto Ley 1421 de 1993 se establece que:

“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*

¹⁷ Decreto 340 de 2020 “Por el cual se modifica la estructura organizacional de la secretaría distrital de cultura, recreación y deporte y se dictan otras disposiciones”

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”.

Finalmente, en el **Acuerdo 741 de 2019** - Reglamento Interno Concejo de Bogotá D.C., establece:

“Artículo 33. COMISIÓN PRIMERA PERMANENTE DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL. *Es la encargada de ejercer la función normativa y de control político, exclusivamente al cumplimiento de los objetivos misionales de los Sectores Administrativos de Planeación, Ambiente, Salud, Movilidad, Hábitat, **Cultura**, Recreación y Deporte, y de sus entidades adscritas y vinculadas en la estructura de la Administración Pública Distrital y en especial sobre los siguientes asuntos:*

(...)

12. Protección del patrimonio cultural.

13. Cultura, recreación y deporte

6. IMPACTO FISCAL

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

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

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no generará un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, no obstante, ante el cambio de Administración Distrital y consecuentemente los incrementos presupuestales para este año, no se ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

7. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

La transversalidad del concepto de cultura hace también que disponga de un extenso campo de expresiones en el que se engloban las formas de vida, el lenguaje, la literatura escrita y oral, la música y las canciones, la comunicación no verbal, los sistemas de religión y de creencias, los ritos y las ceremonias, los deportes y juegos, los métodos de producción o la tecnología, el entorno natural y el producido por el ser humano, la comida, el vestido y la vivienda, así como las artes, costumbres y tradiciones.

Es así como ante la amplitud conceptual de la cultura se generan espacios para fortalecer el tejido social, que permitan crear verdaderas condiciones de igualdad, identidad cultural y desarrollo.

Esa relación entre cultura y desarrollo ha propiciado el surgimiento de un espacio de intervención para la búsqueda de un mejor modo de vida de las comunidades y un vehículo de convivencia pacífica y cohesión social.¹⁸

En función de lo anteriormente expuesto se propone la transversalización de la cultura en el diseño y ejecución de políticas públicas para promover la cohesión social y reconocer la interculturalidad como oportunidad para el desarrollo y el logro de consensos, en aras, por ejemplo, de la apertura democrática al pluralismo cultural, la diversidad de creencias y cosmovisiones, la tolerancia y el mantenimiento de sociedades pacíficas.

Y es por ello que, en medio de la diversidad cultural, es necesario generar espacios de diálogo intercultural en un contexto de transformación social rápida para conseguir la convivialidad, entendida esta como la capacidad de un grupo de personas de interactuar de una forma creativa y autónoma con su entorno y con los demás para satisfacer sus necesidades.

En medio de esa convivencia intercultural se da un acceso a la vida cultural en sí misma, la cual puede generar formas de emprendimiento económico como una vía de desarrollo local y de cohesión social, siempre y cuando se respete el sentido cultural de los bienes y servicios que puedan ser objeto de dicha iniciativa. Se trata de una oportunidad que, en América Latina, con el respaldo de la institucionalidad a nivel nacional y local, abre oportunidades especialmente a la juventud.

Así bien, el enfoque regional que pretende la creación e implementación de un Festival de la Colombianidad como fuente de intercambio cultural, desconcentrado, es decir, que permita a todos los residentes de la ciudad y visitantes acceder a estos espacios en sus propias localidades, permitiendo así la apropiación de los escenarios públicos.

Esta recuperación de escenarios públicos y parques metropolitanos a través de festivales se convierte en un medio efectivo para apropiarse de los mismos, fomentando de esta forma el sentido de pertenencia entre los habitantes de Bogotá.

La importancia radica en la idea de que, Bogotá debe ser de todos, en tanto que estos eventos ofrecen una plataforma única para atraer a diversas comunidades, promoviendo la participación ciudadana y la apropiación de espacios públicos, como lo destaca la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte¹⁹; la realización de festivales no solo impulsa la recuperación física de los espacios, sino que también promueve la inclusión y diversidad cultural. Estos eventos se convierten en catalizadores para que los habitantes se involucren activamente en la revitalización y protección de sus entornos urbanos compartidos.

¹⁸ La importancia de la cultura en el desarrollo está reconocida por un marco político y jurídico internacional. Entre los principales instrumentos internacionales, se encuentran la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) y las conferencias y cumbres de UNESCO como las de Estocolmo (1998) y Johannesburgo (2002).

¹⁹ Festivales al parque, un legado para Bogotá. (2023). Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/noticias/festivales-al-parque-un-legado-para-bogota>

Burbano y Páramo (2014)²⁰ señalan que la apropiación consciente de parques y escenarios públicos es esencial para construir comunidades más fuertes. Los festivales no solo ofrecen entretenimiento, sino que también actúan como herramientas para empoderar a la ciudadanía, fomentando la responsabilidad compartida en la preservación y mejora de los espacios comunes.

Ahora, para analizar juiciosamente la conveniencia del presente Festival propuesto es necesario revisar, lo que el Ministerio de Cultura denominado, los “Aspectos Fundamentales” de este tipo de muestras culturales:

Festival de la Colombianidad en Bogotá D.C.	
Aspecto	Descripción
Territorio	Principales parques metropolitanos de cada localidad de la ciudad de Bogotá D.C. (Ejemplo: Parques Simón Bolívar, Tunal, Gaitana, San Andrés, Ciudad Montes, etc)
Temporalidad	Viabilizar su relación en el mes de junio, entre la segunda y tercera semana, priorizando tres (3) días de fin de semana (Viernes, sábado y domingo)
Idea central	El festival de la Colombianidad en Bogotá se centrará en brindar diferentes escenarios, en las 20 localidades de la ciudad, que expongan las principales muestras culturales de cada una de las seis regiones que conforman el territorio nacional, a través de música tradicional, gastronomía, artesanía, danzas, etc,
Institucionalidad	Su titularidad deberá basarse en alianzas público-privadas.
Presupuesto disponible	Comparte una estrategia financiera similar a los festivales ya existentes, los cuales son ejecución de proyectos específicos de acción e inversión como: <i>“Aportar a la construcción de imaginarios que disminuyan la discriminación, segregación e inequidad de oportunidades para las mujeres, los grupos étnicos, sociales y poblacionales respecto al goce efectivo y</i>

²⁰ Páramo, P., & Burbano, A. (2014). LOS USOS Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA DEMOCRACIA. Universidad Católica de Colombia. <https://www.redalyc.org/pdf/1251/125138774002.pdf>

	<i>ejercicio de sus derechos culturales” (Objetivo IDARTES 2023)</i>
Proyecto artístico	Especializado e interdisciplinario. Recoges todas y cada una de las muestras culturales de las seis regiones del país (Caribe, Insular, Pacífica, Andina, Orinoquía y Amazonía)
Modelo de Gestión	El objetivo del Festival de la Colombianidad es generar una cohesión social en medio de la diversidad regional que ha convertido a Bogotá en un verdadero epicentro de un país pluriétnico y multicultural. Siendo su principal misión reconocer, fortalecer, visibilizar y potencializar las muestras culturales de cada región colombiana en cada localidad de la ciudad..

En el tejido cultural de Bogotá, El Festival de la Colombianidad en Bogotá surge como un horizonte amplio y enriquecedor, aspirando a crear un evento que encapsule la diversidad de todas las regiones colombianas, desde la zona Insular hasta la Amazonía, llevando cada rincón del país al corazón de la ciudad.

Más que un festival, se busca generar un encuentro que despierte los sentidos y promueva una apropiación ciudadana entre los habitantes de Bogotá, un escenario donde la música será la columna vertebral, pero no la única protagonista, ya que en los diferentes parques metropolitanos se generarán espacios que representen las distintas muestras culturales de nuestro territorio, incorporando arte y gastronomía para ofrecer una experiencia inmersiva.

La ambición del Festival de la Colombianidad en Bogotá es convertir los parques Metropolitanos de Bogotá en una paleta de colores y sonidos, donde cada esquina será una ventana a la riqueza cultural de Colombia. Desde expresiones artísticas tradicionales hasta manifestaciones contemporáneas, este festival abrazará todas las formas de arte, proporcionando plataformas a artistas emergentes y consolidados.

La gastronomía, otro pilar fundamental, llevará a los asistentes en un viaje culinario que refleja la diversidad de la cocina colombiana, promoviendo los distintos emprendimientos de comida típica de cada región.

Iniciativa normativa que fortalecería las propuestas contenidas en el programa de gobierno de la actual Administración Distrital, especialmente la denominada **Bogotá como capital de la Diversidad Étnica y Cultural**, en donde se le apuesta a potencializar el desarrollo cultura mediante el apoyo de proyectos culturales y artísticos que preserven y promuevan la riqueza cultural de las comunidades presentes en Bogotá, especialmente aquellas que se focalicen en encuentros distritales de población afrocolombiana, indígena, raizal, palenquera, entre otros., y es por ello que se esta iniciativa, al abarcar música, arte y gastronomía, se presenta como una oportunidad única para fomentar el sentido de pertenencia en Bogotá, al conectar a los habitantes con

las raíces y tradiciones de todas las regiones, inspirando orgullo y aprecio por la riqueza cultural de Colombia, reforzando así el tejido social de la ciudad.

Por todo lo anterior Bogotá se encuentra ante el apremiante reto de la demanda de reconocimiento de su condición de Ciudad diversa. Por ello es necesario entender el verdadero significado de la Diversidad Cultural que ostenta, lo que se constituye en la principal riqueza de nuestra ciudad. Por esto se vuelve perentorio entender el contenido político de esta situación, lo que nos lleva a comprender el apremio que tiene la capital de la república, de encontrarle canales de expresión a su diversidad cultural. Lo anterior significa, encontrar la verdadera identidad de esta gran ciudad, en medio de su fascinante diversidad cultural. Se trata entonces, de promocionar la interculturalidad como base de la democracia pluralista, lo que nos llevaría a un sincretismo cultural, que es lo que nos permitiría encontrar la cohesión social que tanto requiere nuestra Capital.

Cordialmente,

Juan Manuel Díaz Martínez
Concejal de Bogotá
Partido Nuevo Liberalismo

PROYECTO DE ACUERDO N° 108 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FESTIVAL DE LA COLOMBIANIDAD COMO EVENTO DE INTERÉS CULTURAL Y TURÍSTICO PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por los numerales 1, y 3° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1°. Objeto. Crease “**EL FESTIVAL DE LA COLOMBIANIDAD**” en Bogotá D.C., como evento de interés cultural y turístico, a través del cual se promoverán y exaltarán las distintas expresiones culturales, artísticas, artesanales, gastronómicas, musicales, de danzas etc., de las distintas regiones colombianas asentadas en Bogotá D.C., que conforman su diversidad cultural.

Artículo 2°. Periodicidad. La Administración Distrital promoverá la realización anual del Festival, durante los tres (3) últimos días de la tercera semana del mes de junio de cada año.

Artículo 3°. Responsabilidad. La Administración Distrital, en cabeza del Sector de Cultura Recreación y Deporte, se encargará de coordinar las acciones, actividades, convocatorias y demás disposiciones que se consideren necesarias relacionadas con la realización del festival “de la Colombianidad” en Bogotá D.C.

Artículo 4°. Lineamientos. Con el ánimo de reconocer, fortalecer, visibilizar y potencializar la diversidad cultural en la Capital, se tendrán en cuenta:

- A. El Festival será un espacio de manifestaciones culturales, por lo tanto, sus actividades serán enfocadas en muestras musicales, folclóricas, de danzas, artesanías y exposición gastronómica.
- B. Comprenderá conciertos de artistas emergentes y reconocidos en géneros musicales autóctonos de cada región, espacios de exhibición de artesanías y emprendimientos colombianos, oferta gastronómica enfocada en la Cocina tradicional regional, y obras teatrales que representan las tradiciones y costumbres de cada región de nuestro territorio
- C. Reactivar los escenarios públicos y parques metropolitanos de cada una de las veinte (20) localidades.
- D. Priorizar la simultaneidad del festival en los espacios públicos seleccionados para la ejecución de las distintas muestras culturales.
- E. Promover la participación de emprendedores, y artistas emergentes y locales.
- F. Fomentar la cooperación intermunicipal en procura de recibir delegaciones, comparsas y grupos artísticos de cada una de las regiones participantes.

Artículo 5. Incentivos. Se promoverán y se organizarán presentaciones y concursos en cada Localidad, y se premiarán y exaltarán a las mejores representaciones de las distintas expresiones culturales, artísticas, musicales, gastronómicas, y de danzas de cada región asentadas en la ciudad.

Artículo 6. Vigencia y derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Presidente

Secretaria General de Organismo de Control

Carlos Fernando Galán Pachón
Alcalde de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 109 DE 2024

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de ampliar la póliza de responsabilidad civil extracontractual a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., que sean víctimas de conductas punibles al interior del sistema. Con estas medidas se busca garantizar a los usuarios el resarcimiento de los daños sufridos al interior de este.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

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

PA 046 de 2020: “Por medio del cual se establecen lineamientos para ampliar la póliza de seguros a los usuarios de la empresa de transporte del Tercer Milenio - Transmilenio”

Ponentes: HC. Pedro Julián López Coordinador, Ponencia Negativa, HC. Martin Rivera Álzate, Ponencia Positiva.

PA 353 de 2021: “Por medio del cual se establecen lineamientos para ampliar la póliza de seguros a los usuarios de la empresa de transporte del Tercer Milenio - Transmilenio”

Ponentes: HC. Diego Laserna. HC. Yefer vega

PA 215 DE 2022: “Por medio del cual se establecen lineamientos para ampliar la póliza de seguros a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Ponentes: H.C. Luz Marina Gordillo Salinas y H.C. Marisol Gomez.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Los lineamientos que pretende implementar el presente Proyecto de Acuerdo surgen por las siguientes razones:

3.1. Percepción de Inseguridad al interior del Sistema

Transmilenio es un símbolo de Bogotá, su llegada a la ciudad en el arranque de este milenio marcó un antes y un después en la manera en la que millones de bogotanos se movilizan y relacionan con la ciudad. También se convirtió en un referente de Bogotá.

Sus cifras evidencian su importancia estratégica para el funcionamiento de la ciudad. Por ejemplo, de acuerdo con las cifras entregadas por la empresa de Transmilenio, moviliza a 2,3 millones de pasajeros diarios que han pagado su entrada

al sistema. A esto se le puede sumar un 15,36 por ciento de colados según el cálculo de un estudio contratado por Transmilenio con la Universidad Nacional de Colombia, para un total de 2,65 millones de pasajeros diarios. Ahora bien, la nueva normalidad, debido a la pandemia, durante agosto de este año puesto que no hubo universidades ni colegios abiertos, y algunos sectores tenían restricciones a la movilidad, se contaron 17,72 millones de usuarios. No obstante, es un número muy inferior a los 61,65 millones de usuarios del mismo mes del 2019.

Por otra parte, la gran demanda de usuarios, han manifestado su insatisfacción con el servicio brindado por la empresa, así:

- La encuesta de percepción ciudadana del 2019 de Bogotá Cómo Vamos mostró que apenas un 23 por ciento de los usuarios de Transmilenio se sentían satisfechos con el servicio de este sistema de transporte público (Bogotá Como Vamos, 2019).
- La encuesta de convivencia y seguridad ciudadana (2019), para el total nacional, a la pregunta sobre si las personas de 15 años y más se sienten seguras o inseguras en diferentes lugares públicos, se observó que la vía pública es el lugar en el que más personas manifestaron sentirse inseguras con 48,0%, seguido por el transporte público (incluyendo paraderos y estaciones) con 42,9% (DANE, 2019).
- La encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá - Segundo semestre de 2019 de la Cámara de Comercio de Bogotá, evidencia que hay un aumento significativo (7 puntos porcentuales) en la percepción de inseguridad en las calles, el cual pasó de un 28 % al 35 %. Y 8 de cada 10 encuestados consideran que Transmilenio resulta ser inseguro y muy inseguro, nivel que se mantiene con respecto a las mediciones anteriores (CCB, 2019).

3.1.2. Hurto de Celulares al Interior del Sistema

Es una de las mayores problemáticas que afecta a los usuarios del sistema, así lo reflejan las diferentes encuestas señaladas en el punto anterior y las cifras reportadas por las entidades y abordadas por los medios de comunicación. Según una nota periodística publicada en la revista Semana, revela que de enero a noviembre del 2022 “el hurto a personas y de celulares en TransMilenio se disparó hasta en 135 %” con respecto al año anterior. Los principales hallazgos de la nota son las siguientes:

- *Al 30 de noviembre, el hurto a personas en estaciones se incrementó 33,7 % a 4.228, es decir, 1.066 hurtos más que similar periodo del 2021.*
- *En los alimentadores, por su parte, el hurto se trepó 38,3 %, a un total de 3.731 casos.*
- *En los primeros 11 meses de 2022, se presentaron, de acuerdo con el reporte oficial de la Secretaría de Seguridad, 4.695 robos en los buses de TransMilenio, 138,6 % más que los hurtos que se presentaron entre enero y noviembre de 2021.*
- *El hurto de celulares subió 41 % a un total de 3.248 casos, mientras que en los buses alimentadores, este delito se incrementó 23,6 % a 2.056 casos.*

- De acuerdo con el balance de la Secretaría Distrital de Seguridad, la principal modalidad de robo al interior del sistema de TransMilenio es el cosquilleo. Entre enero y noviembre de 2022, se presentaron 2.875 robos a mujeres bajo esta modalidad, con un aumento del 61,6 % frente a similar periodo de 2021.
 - Las mujeres reportaron 1.531 casos de hurto, 15,3 % más que 2021; y bajo la modalidad de raponazo se presentaron 1.562 hurtos, con una subida del 93,8 %.
- (Semana, 2023).

3.1.3. Estaciones más Inseguras del Sistema

Una nota periodística publicada por RCN radio, y desarrollada por el periodista Miguel Ángel Valencia, destaca que la sensación de inseguridad en Bogotá sigue en aumento (Valencia, 2020). Subraya el periodista que durante 2020 se han registrado más de 11.000 hurtos en las estaciones y buses del sistema masivo de transporte de la capital. Donde el ‘cosquilleo’ es la modalidad de robo más utilizada, seguida del atraco y el ‘raponazo’.

Por otro lado, informa que al día se registran 40 víctimas de robo y cada 30 minutos se produce un hecho de inseguridad. Por eso, muchos hoy se preguntan cuáles son las estaciones más inseguras del sistema.

Top 10 de estaciones con más denuncias en Bogotá son las siguientes:

- Avenida Jiménez
- Calle 13
- Calle 100
- Avenida Chile
- Portal del Norte
- Avenida Jiménez (Troncal Caracas)
- Ricaurte (Calle 13)
- Universidades
- Comuneros
- Guatoque Veraguas
- Ricaurte (Carrera 30)

3.2 PÓLIZAS DE SEGURO PARA LOS USUARIOS DEL SISTEMA

De acuerdo con lo señalado en la Ley, es deber del Distrito brindarles seguridad a los usuarios así lo contempla el contrato de transporte. En un primer momento debemos examinar la definición de contrato de transporte descrita en el artículo 981 del código de comercio el cual señala que:

“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.” (Cursiva y negrilla nuestra)

Ahora bien, teniendo clara la definición de contrato de transporte, resulta necesario abordar las obligaciones impuestas por las partes por la Ley.

- **“ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>.** *El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:*
 - 1) *En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y*
 - 2) ***En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.”*** (Cursiva y negrilla nuestra)
- **“ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>.** *El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.”* (Cursiva y negrilla nuestra)
- Bien lo señala la Ley en el artículo anteriormente citado, en el numeral segundo donde estipula que se debe transportar a las personas *sanas y salvas a su lugar de destino*, es por esto por lo que, la misma Ley permite a las partes la adquisición de una póliza con el fin de resarcir los daños ocasionados al momento de la ejecución del contrato. Como lo señala el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 994. <EXIGENCIA DE TOMAR SEGURO>. *Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.*
El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.
(...)” (Cursiva y negrilla nuestra)

Por lo anterior, resulta pertinente tener presente para comprender de manera íntegra el proyecto de acuerdo la siguiente definición del seguro de responsabilidad como la define el código de comercio en su artículo 1127

*“El seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual, en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado.
Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, al igual que la culpa grave, con la restricción indicada en el artículo 1055.”* (Cursiva nuestra)

Como lo señala la Ley este seguro busca indemnizar los perjuicios patrimoniales que se le cause a un asegurado, y la empresa de Transmilenio no es ajena a que sus usuarios sufran perjuicios en su patrimonio como se ha expuesto en los puntos anteriores.

3.2.1 Concepto de Póliza de Seguro

La definición genérica de póliza de seguro ha sido establecida como un contrato entre un asegurado y una compañía de seguros, que establece los derechos y obligaciones de ambas partes, en relación con el seguro contratado (Consortio Seguros).

En la actualidad existe una gama muy amplia de riesgos a asegurar, por lo tanto, hay que tener conocimiento de manera detallada de las características del producto, de modo de determinar con precisión los riesgos cubiertos y las exclusiones existentes. Una vez aceptada la propuesta, se emite la póliza propiamente tal.

3.2.2 Definición jurisprudencial y alcance de Contrato de Seguro

La Sentencia T- 071 de 2017 señala que:

“El contrato de seguro consiste en una estipulación contractual, donde una persona llamada tomador se obliga al pago de una suma de dinero en forma de otra persona llamada asegurador, con el propósito de generar un ahorro que pueda servir para hacer frente a los daños causados por un riesgo determinado por ambos. De esta manera, se observa que esta modalidad contractual encuentra su piedra angular sobre la base de la inseguridad que produce un hecho futuro e incierto que tiene la virtualidad de generar una afectación ostensible sobre las capacidades y el patrimonio del interesado” (Cursiva y negrilla fuera del texto original)

3.2.3 Programa de Seguros de Transmilenio S.A

El informe de gestión del año 2019 publicado en la página de la entidad. La empresa de transporte del tercer milenio TRANSMILENIO S.A. destaca un programa de seguros en el cual expone las siguientes pólizas de cobertura que tienen:

- Manejo comercial
- Manejo Bancario
- Automóviles
- Soat
- Responsabilidad Civil Extracontractual
- Responsabilidad Civil Servidores Públicos
- Todo Riesgo Daños Materiales.

Además, tiene 2 pólizas compartidas con el IDU, en las cuales el pago de las primas es conjunto y éstas amparan la infraestructura del Sistema (estaciones y Portales): Póliza Todo Riesgo Obras Terminadas y Responsabilidad Civil Extracontractual: que ampara los accidentes ocurridos a los usuarios del Sistema dentro de las estaciones y Portales.

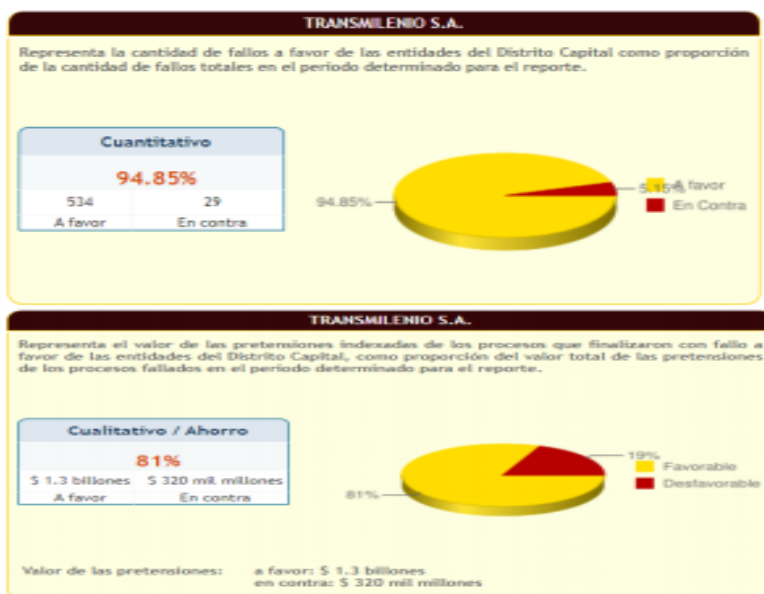
Cifras reportadas por la entidad señalan que en el periodo 2014-2019 se ha obtenido indemnización por parte de las compañías de seguros en las diferentes pólizas 1.073 siniestros y el valor indemnizado es \$8.435.985.045. Debido a la siniestralidad presentada en las pólizas de Todo Riesgo Daños Materiales y Responsabilidad Civil Servidores públicos.

3.2.4 Riesgos jurídicos evidenciados por Transmilenio S.A.

La empresa de transporte del tercer milenio – Transmilenio S.A., reportó información sobre el desarrollo de su estrategia de Defensa Judicial a corte de 07-10-2019, destacando los siguientes aspectos:

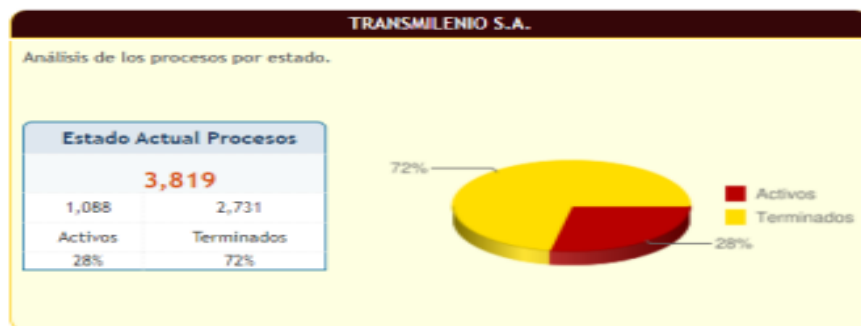
A. Resultados en la defensa judicial de Transmilenio S.A.

Éxito procesal cuantitativo y Éxito Procesal cualitativo

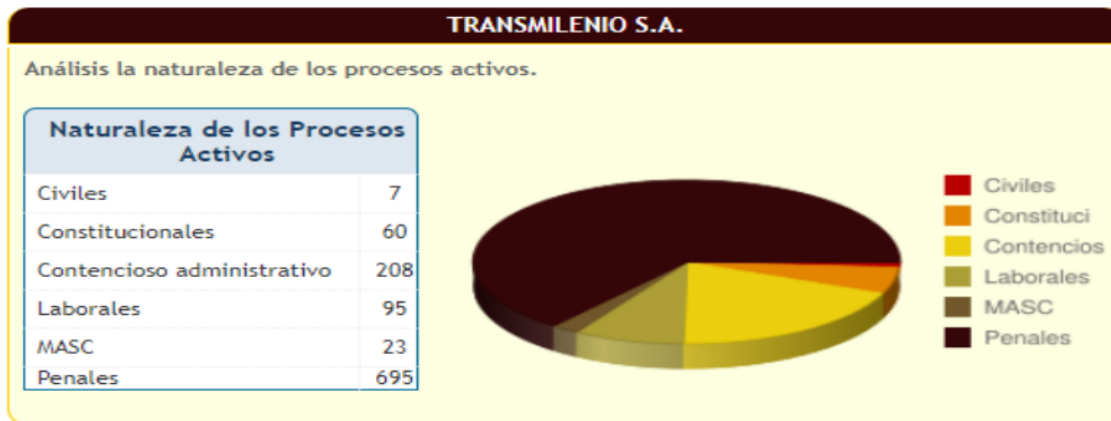


Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ

Análisis procesos judiciales por estado



Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ



Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ

B. Retos evidenciados por Transmilenio S.A.

El informe de gestión 2019 evidencia y señala una serie de retos para afrontar desde las diferentes áreas de litigio de la entidad, de la siguiente manera:

a. En los procesos penales:

- La demora en los procesos judiciales, desde su radicación y todo el proceso, lo que retarda la evacuación de los mismos y la rápida obtención de garantías para la víctima (TRANSMILENIO S.A.).
- La descoordinación entre la Fiscalía General de la Nación y los organismos de Policía Judicial, lo que atrasa el desarrollo del plan metodológico de la investigación en desmedro de TRANSMILENIO S.A.
- La provisión de recursos y tecnología para obtener pruebas, en los casos de agresiones contra la infraestructura o usuarios (cámaras de video en todas las estaciones y portales), lo que genera impunidad.

C. Alertas generadas por Transmilenio S.A.

a. Procesos Contencioso Administrativo:

- Incremento de conciliaciones extrajudiciales, arbitramentos, tutelas, demandas contenciosas por:

1. Liquidación de contratos de concesión.
2. Salida de operación del SITP Provisional.
3. Operación de nuevas concesiones.
4. Retraso en expansión del Sistema Transmilenio (infraestructura y Flota).

5. Sobrecupo e inseguridad en el Sistema.

6. Liquidación de sociedades concesionarias de operación y recaudo.

- **Existencia de algunas sentencias que han decretado responsabilidad solidaria por accidentalidad de vehículos de los concesionarios.**

Procesos penales:

- La información de la ciudadanía en los casos de corrupción.

- Los ataques sistemáticos a la infraestructura del sistema.
- **Incremento de denuncias penales contra la Entidad por inseguridad y punibles de hurto, lesiones personales y otros dentro del sistema**
- Sobrecupo en estaciones y buses por retrasos en ejecución del Plan de Expansión del Sistema, troncal, zonal e Implementación de flota.
- **Inseguridad en el Sistema por sobrecupo y por necesidad de mayor presencia policial en estaciones y portales.**
- Evasión (Colados en buses, estaciones y portales).
- Cumplimiento de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 porcentaje superior al 80% de accesibilidad al sistema para personas con discapacidad para el 2023.
- Falta de cámaras e informadores visuales en todos los portales y estaciones del Sistema Transmilenio.

Los mencionados resultados, retos y alertas generados por la entidad resultan relevantes al momento de abordar el presente proyecto de acuerdo. Pues la constitución de una póliza de seguros que ampare la integridad física de los usuarios y sus elementos personales ayudarían a disminuir el daño antijurídico de la entidad y su respectivo impacto fiscal.

3.2.5. Antecedentes Internacionales de pólizas de Seguro en el Transporte Público.

De acuerdo con investigaciones realizadas para la construcción del presente proyecto de acuerdo, se logró identificar y traer de presente lo estipulado en el artículo 46 del reglamento del transporte de tránsito mexicano, el cual señala que todas las unidades de transporte están obligadas a contar **con una póliza de seguro para pasajeros que se hace responsable por el daño civil o a terceros.**

- ¿Qué tipo de situaciones cubre el seguro para pasajeros del transporte público?

El seguro de responsabilidad civil cubre los daños por un choque el cual incluye el seguro para los pasajeros y los que sucedan en la otra unidad-, también contempla atropellamientos y muerte.

- ¿Cómo funciona?

La publicación realizada por el periódico de Chilando destaca que, aunque cada seguro es distinto, todos están obligados a cubrir los daños a terceros. Resaltando el de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP), el cual es de cobertura amplia; esto quiere decir que cubre todo lo que pueda suceder, desde un asalto, la pérdida de tu celular, un choque, etcétera.

- ¿Cómo le llamo a la aseguradora?

El periódico destaca cómo deben actuar los asegurados al momento de ocurrir algún siniestro.

“Es responsabilidad del chofer llamar a su aseguradora y a las oficinas centrales de inmediato en cuanto sucede un accidente en su unidad. Si se suscita un asalto en este, lo cual es muy común en nuestro país, el chofer tiene la libertad de llamar a un abogado quien la brindará asistencia legal a él y asesorará a los pasajeros en caso de querer levantar una denuncia. Si no se puede solicitar al seguro en ese momento o si te percatas de que perdiste un objeto a bordo, puedes acudir a las oficinas centrales y ellos te canalizarán con el seguro, aunque deberás tener elementos para poder comprobar que en ese transporte olvidaste tu celular...”

Por otra parte, hay que tener presente que la publicación señala la necesidad que el asegurado demuestre y logre probar la ocurrencia del hecho al interior del sistema. Que, si bien esta póliza brinda grandes beneficios al usuario, la misma ha sido poco recurrida ante la poca información de la misma.

4. SOPORTE JURÍDICO

4.1 Constitución Política

- **Artículo 2:** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.
- **Artículo 13:** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.
- **Artículo 58:** Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivo de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica. El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad. Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Ésta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa administrativa, incluso respecto del precio. Con todo, el legislador, por razones de equidad, podrá determinar los casos en que no haya lugar al pago de indemnización, mediante el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara. Las razones de equidad, así como los motivos de utilidad pública o de interés social, invocados por el legislador, no serán controvertibles judicialmente”.
- **Artículo 83:** Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquéllos adelanten ante éstas.
- **Artículo 90:** El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.
- **Artículo 95:** Son deberes de la persona y del ciudadano:
 1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios.
(...)
 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.

- **Artículo 322:** Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.
Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.
Con base en las normas generales que establezca la ley, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, y hará el correspondiente reparto de competencias y funciones administrativas.
A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.
- **Artículo 365:** señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

4.2 Leyes

- **Ley 336 de 1996. Estatuto General de Transporte.**

Artículo 2. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

Artículo 3. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Artículo 5. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.

Artículo 61. Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de Transporte Terrestre Automotor podrán constituir Fondos de Responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.

Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

- **Ley 1480 de 2011. Estatuto del Consumidor.**

Artículo 5 definió: Consumidor o usuario. Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

4.3 DECRETOS

4.3.1 Decretos Nacionales

- **Decreto 3109 de 1997.** *“Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación”*

Artículo 9°.- Previo al inicio de la operación de las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización a terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los términos de referencia o pliegos de condiciones.

- **Decreto 410 DE 1971** *“Por el cual se expide el Código de Comercio”*

ARTÍCULO 981. <CONTRATO DE TRANSPORTE>. <Artículo subrogado por el artículo 1 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>. <Artículo subrogado por el artículo 2 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

- 1) En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y
- 2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

ARTÍCULO 994. <EXIGENCIA DE TOMAR SEGURO>. <Artículo subrogado por el artículo 12 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;

- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

4.3.2 Decretos Distritales

- **Decreto 309 de 2009.** *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”*

4.4 RESOLUCIONES

4.4.1 Resoluciones Ministerio de Transporte

- **Resolución 4350 de 1998.** *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”.*

Art. 1º—En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

Art. 2º—Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

(...)

1.2.4. Seguros.

1.3. Costos de capital:

1.3.1. Recuperación de capital.

1.3.2. Rentabilidad.

4.4.2 Resoluciones de la Empresa del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

- **Resolución 563 de 2014.** *“Por medio de la cual se expide el reglamento de la seguridad física del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”.*

4.5 JURISPRUDENCIA

- **Sentencia C-043 de 1998.** La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general.

- **Sentencia C- 355 de 2003.** los vehículos tienen un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de **niveles óptimos de seguridad**, comodidad y salubridad del espacio público, **que no son otra cosa que manifestaciones del interés general ...** (Subrayado fuera de texto)

4.5.1 Responsabilidad Civil Extracontractual

La jurisprudencia de la Corte Constitucional a desarrollado de manera amplia este concepto mediante la Sentencias C- 644 de 2011, la cual reúne la definición esbozada por varias entidades de la siguiente manera:

“...la responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro sistema jurídico encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, desarrollado in extenso por la jurisprudencia y expresamente consagrado en el artículo 90 de la Constitución Política, el cual a su vez debe interpretarse en concordancia con los artículos 2º, 13, 58 y 83 del mismo ordenamiento superior que, por un lado, le impone a las autoridades de la República el deber de proteger a todas las personas en Colombia en su vida, honra y bienes (art. 2º) y, por el otro, la obligación de promover la igualdad de los particulares ante las cargas públicas (art. 13) y de garantizar la confianza, la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles (arts. 58 y 83).” Igualmente, señala que “Esta protección constitucional al patrimonio de los particulares se configura, entonces, cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, una acción u omisión imputable al Estado y una relación de causalidad. Respecto al daño antijurídico, si bien el mismo constituye un concepto constitucional parcialmente indeterminado, en cuanto la Carta no lo define en forma expresa, la jurisprudencia y la doctrina, dentro de una interpretación sistemática de las normas constitucionales que lo consagran y apoyan, lo definen como el menoscabo o perjuicio que sufre la víctima en su patrimonio o en sus derechos personalísimos, sin tener el deber jurídico de soportarlo. En cuanto al incumplimiento del Estado, este se presenta cuando la Administración Pública no satisface las obligaciones a su cargo dentro de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que han sido fijadas. Finalmente, para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, se exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la Administración, esto es, desde una perspectiva negativa, que el daño sufrido por la víctima no se derive de un fenómeno de fuerza mayor o sea atribuible a su conducta negligente.”

4.5.2 Concepto de Responsabilidad Extracontractual del Estado Sentencia C-644 DE 2011.

“(...) “...Las principales características de los diferentes títulos de imputación de responsabilidad del Estado son: Falla del Servicio, Daño Especial, Riesgo Excepcional; los cuales buscan estudiar los elementos que delimitan la responsabilidad, aclarar y realizar las precisiones necesarias para el adecuado manejo de los conceptos y describir la evolución y el desarrollo que ha tenido en Colombia jurisprudencial y doctrinariamente la responsabilidad subjetiva y objetiva.” Es que el Estado está obligado a indemnizar a las asociados que resulten afectados por sus acciones u omisiones, sean lícitas o ilícitas, cuando se demuestra dentro de la acción de reparación directa instaurada por la persona afectada, que se ha configurado los elementos estructurales de responsabilidad: Daño Antijurídico e Imputación Fáctica y Jurídica, dando aplicación al principio iura novit curia cuando no está claro el título de imputación, basándose el juez en los hechos que fundamentan la pretensión, a pesar de ser la jurisdicción contenciosa eminentemente rogada (Ortiz).”

4.5.3. Concepto Contraloría General de la República.

“(...) En materia de responsabilidad extracontractual, según el interviniente puede afirmarse que la administración pública responderá por los daños causados a terceros siempre que sean consecuencia del

funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, bien sea en el caso especial que la ejecución de las obras públicas las adelante con servicio y medios propios, o bien mediante el concurso de un contratista, ya que no debe olvidarse que el titular de la obra pública es siempre la administración, siendo responsable de reparar los daños derivados de tal actividad. (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.4. Concepto Consejo de Estado

“(…) Explican los representantes del Tribunal que el artículo 90 superior elevó a canon constitucional la responsabilidad directa del Estado por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades, de manera que se estableció como cláusula general la obligación reparatoria a cargo del Estado, sin distingo de la actividad por la cual pueda proceder. La responsabilidad reposa sobre la noción de daño antijurídico, entendido como aquel “perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo”, de manera que emerge la obligación reparatoria del Estado con independencia de si el proceder del agente estatal es lícito o no.

El daño es imputable al Estado cuando el mismo es resultado de la acción o de la omisión de las autoridades públicas, en desarrollo del servicio o en nexos con él, tomando en consideración tanto su ligamen fáctico como jurídico, y de conformidad con el fundamento o criterio de responsabilidad de que se trate. (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.5. Concepto Ministerio de Transporte.

“(…) “a las nuevas operaciones del Estado a través de particulares, de dónde condición sine qua non es la expresa instrucción de la autoridad para la ejecución que eventualmente ocasione el daño antijurídico dentro de los presupuestos de falla del servicio, lo cual responde al orden de actuación del Estado, excluido de ese plano la actividad privada particular de cualquier ciudadano que por el hecho de ser dañosa en el plano colectivo no es imputable a la configuración y actividad de la administración del Estado con el simple juicio de atender a condiciones de antijuridicidad” (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.6. Concepto Universidad Nacional

“(…) La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Colombia, con el apoyo del profesor Mauricio Reyes Betancourt y del Grupo de Derecho Constitucional del Consultorio Jurídico de la Facultad conceptúan de la siguiente manera “la Ley pretende que quienes, ostentando tal calidad, ocasionen un daño antijurídico, estén llamados a concurrir junto con el Estado en el pago de las indemnizaciones a que haya lugar, bien sea dentro del proceso, a través del llamamiento en garantía, o a través de la acción de repetición, o como responsable directo de reparación directa (art. 140 inc.3)”. (Sentencia 644 de 2011)

3.5.7. Concepto Instituto Colombiano de Derecho Procesal

“Advierte que el artículo 140 de la referida ley extiende la responsabilidad del Estado a los eventos en los que, quien causa el daño con su acción u omisión no tiene la condición de agente estatal, sino que es un simple particular. *“Lo hace porque supone que puede estar vinculada al Estado sin tener la condición de agente estatal y, para tal caso exige que dicho particular “haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma...”. En ese caso, esta es la condición que establece la norma para que su conducta pueda imputársele a la entidad estatal y, por ende, ésta deba responder”.*

Agrega que “...Un orden justo implica considerar que el Estado repare los daños que hayan causado los agentes estatales cuando su conducta le sea imputable al Estado, esto es cuando hayan obrado con ocasión de sus

funciones; y que también que (sic) repare los daños que causen los particulares, siempre y cuando su conducta sea imputable al Estado”. Según su criterio, debe precisarse que para el correcto entendimiento de la norma es que “ella no excluye la responsabilidad del Estado cuando el daño haya sido causado por la acción o la omisión de una Autoridad Pública”. (Sentencia 644 de 2011)

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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 la regulación de los servicios de transporte se enmarca en los siguientes artículos:

- **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.

- **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.

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

5. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecer su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos. Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, esta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

6. CONCLUSIÓN

Con este Proyecto de Acuerdo se busca garantizar que los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A. que han sido víctimas de conductas punibles al interior del sistema cuenten con una póliza de

responsabilidad civil extracontractual. Con estas medidas se busca garantizar a los usuarios el resarcimiento de los daños sufridos al interior del sistema.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 109 DE 2024**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.****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. Lineamientos: La Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, y la Secretaría de Hacienda ampliarán las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, que se encuentren vigentes, las cuales deberán contener las siguientes nuevas coberturas:

- Indemnización por incapacidad total y permanente consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema.
- Auxilio de hospitalización consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema.
- Indemnización por muerte consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema.
- Auxilio funerario.

Artículo 2. Póliza: En las futuras troncales del sistema o cualquier medio de transporte masivo que implemente la ciudad, el Distrito deberá exigir la póliza descrita en el artículo anterior a las personas naturales o jurídicas que resulten ganadoras para la operación del sistema.

Artículo 3. La presente ampliación de póliza no aumentará el costo del pasaje del sistema.

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.

Bogotá Cómo Vamos. (2019). *Bogotá Cómo Vamos*. Obtenido de <https://bogotacomovamos.org/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2019/>

Altamar, F. G. (2020). Se incrementaron los hurtos en Transmilenio: estas son las 25 estaciones más peligrosas. *El Espectador*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-incrementaron-hurtos-en-transmilenio-estas-son-las-25-estaciones-mas-peligrosas-articulo-901119/>

CCB. (2019). *Cámara de Comercio de Bogotá*. Obtenido de <https://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2020/Mayo-2020/Encuesta-de-Percepcion-y-Victimizacion-de-Bogota-Segundo-semester-de-2019>

Conorcio Seguros. (s.f.). *Leyendo la póliza*. Obtenido de <https://www.conorcio.cl/aprenda-de/educacion-en-seguros/poliza-de-seguros/que-es-la-poliza>

DANE. (2019). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*. Obtenido del Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

Ortiz, M. I. (2010). *RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO POR FALLA*. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/3549/GomezOrtizMariaIlvany2010.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Semana. (2023). *Alarmante: hurto a personas y de celulares en TransMilenio se disparó hasta en 135 %*. Obtenido de: <https://www.semana.com/nacion/articulo/alarmante-hurto-a-personas-y-de-celulares-en-transmilenio-se-disparo-hasta-en-135/202358/>

Valencia, M. A. (2020). *Top 10 de las estaciones más peligrosas de Transmilenio*. Obtenido de RCN Radio: <https://www.rcnradio.com/bogota/top-10-de-las-estaciones-mas-peligrosas-de-transmilenio>

PROYECTO DE ACUERDO N° 110 DE 2024**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente proyecto de Acuerdo tiene por objeto incentivar la implementación de pago en el Sistema de Transporte Público sin contacto en la ciudad de Bogotá. Es por esta razón, se propone la modernización del sistema de recaudo de las taquillas de Transmilenio con la incorporación de talanqueras compatibles con el sistema NFC -Near Field Communication (integrado en la mayoría de teléfonos inteligentes).

2. ANTECEDENTES

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

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
208-2022- renumerado 359, 504-2022	Por medio del cual se establecen medidas para modernizar el sistema de recaudo de las taquillas de Transmilenio con la actualización de herramientas compatibles con el sistema NFC en la ciudad de Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> H.C, Álvaro José Argote Muñoz Ponencia Positiva con modificaciones. H.C. María Fernanda Rojas Mantilla. Negativa 	Archivado

Para esta nueva versión se tuvieron en cuenta algunas de las consideraciones de los ponentes.

3. JUSTIFICACIÓN

El pago del transporte público es una tecnología utilizada en muchas ciudades del mundo, siendo liderada por ciudades de España y Reino Unido. Esta Tecnología permite mejorar la velocidad comercial del servicio por el rápido acceso, proporciona a las administraciones un gran volumen de información sobre los desplazamientos de sus usuarios, les aporta comodidad a los usuarios y aplica menores tarifas que buscan estímulo del uso de los servicios.

El Gobierno de España en conjunto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha sido líder en el proceso de pago en el transporte público sin contacto, siendo reconocido como uno de los más

avanzados en el continente europeo, después del Reino Unido. El proyecto llamado TESC (Tarjeta Española Sin Contacto) constituye una herramienta que facilita la interoperabilidad y moderniza el uso del Sistema de Transporte Público.

“El estándar de comunicación está compartido entre varios dispositivos, como pueden ser los teléfonos móviles, los relojes inteligentes, wearables (dispositivos capaces de soportar la computación de aplicaciones) y por supuesto las tarjetas y los terminales. En particular, para el pago con el teléfono móvil existen varias alternativas vía App (aplicación informática), utilizando el NFC (Near Field Communication), mediante la generación de un código QR (Quick Response code), con tarjeta EMV o con aplicaciones informáticas desarrolladas a la carta” (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, s.f.)

Entre las principales novedades de la TESC se encuentran los monederos virtuales de prepago y títulos mediante localizadores que permiten el necesario carácter anónimo de algunos usuarios, además de constituir una de las mejores soluciones para el billete sencillo. Por otra parte, se establece un modelo de tarifa variable, donde el precio final del tiquete o viaje varía según el cliente, el trayecto u operador (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, s.f.)

Para finalizar, la TESC no busca reemplazar completamente el uso de la tarjeta física. El objetivo de la TESC, por el momento, es facilitar el ingreso y uso al Sistema de Transporte Público por parte de turistas o usuarios no habituales del servicio (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, s.f.) En Santander, ya para el primer trimestre del 2021, la flota de autobuses del servicio municipal de Transporte Urbano Santander (TUS) estaría equipada con tecnología sin contacto o también conocida “contactless” gracias a un acuerdo entre el Ayuntamiento de Santander, Banco Santander y Mastercard (Mastercard.co, 2021).

Para mencionar otro caso exitoso, la ciudad de Londres ha sido reconocida mundialmente como una de las ciudades más innovadoras del mundo, y en materia de transporte y movilidad, no ha sido la excepción. Hoy en día, la ciudad de Londres no usa efectivo para el pago de tarifa en los buses; actualmente, la ciudad tiene cuatro (4) formas de pago, y estas son (I) Tarjeta de pago sin contacto, (II) Tarjeta *Oyster* con crédito pago, *Travelcard* de autobús y tranvía, (III) Tarjeta *Visitor Oyster*, y (IV) Tarjeta *Travelcard* de un día o un pase de autobús y tranvía (Transport for London).

La tarifa para adultos en bus es de 1.55 euros, si el usuario realiza un transbordo en otro bus o tranvía dentro de un rango de una hora este será gratis. Además de esto, en Reino Unido todas las tarjetas emitidas por bancos del país con sistema pago sin contacto son aceptadas, únicamente se debe verificar el símbolo de contacto al ingreso. Si es una persona extranjera, primero debe verificar que su tarjeta sea aceptada y tener conocimiento de los cargos extras por transacciones en bus (Transport for London). Por un lado, las principales tarjetas que son usadas sin contacto son American Express, Master Card y Maestro, VISA y V Pay. Y por otro lado, los pagos móviles se pueden realizar con dispositivos como celulares, relojes, llaveros, calcomanías o pulseras. Entre los más comunes y usados están *Apple Pay*, *Barclayard Contactless*, *bPay*, *Fitbit Pay*, *Garmin Pay*, *Google Pay* y *Samsung Pay* (Transport For London).

Para hacer uso de este método de pago, primero se debe crear una cuenta para consultar el historial de pagos, recibir notificaciones en caso de una falla, solicitar reembolsos y realizar pagos pendientes.

Posteriormente, se debe descargar la aplicación para administrar y verificar su cuenta. Ya para finalizar, el usuario debe ingresar y salir por los lectores de tarjetas amarillas usando cualquier pago sin contacto (tarjeta o dispositivo), vale mencionar que, se puede pagar el pasaje de otra persona si viaja con el usuario (Transport For London). La ciudad de Londres contiene una de las líneas de metro más completas del mundo. Además del gran avance en el sistema de pago sin contacto, la ciudad ha implementado el pago de una tarifa de metro con base en la distancia del recorrido del usuario, entre otras más acciones de movilidad.

3. MARCO LEGAL

Del nivel Constitucional

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

Del nivel nacional

DECRETO 170 DE 2001

ARTÍCULO 1.- OBJETO Y PRINCIPIOS.- El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

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

Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

(...) Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

Del nivel Distrital

DECRETO 831 DE 1999

Artículo 1°.- Objetivo General. Las competencias y funciones que se reglamentan por medio (Sic) este Decreto, tienen por finalidad garantizar la eficiencia, eficacia, economía y continuidad en la prestación del

servicio público esencial masivo de pasajeros, en la modalidad terrestre automotor, en el Distrito Capital y su área de influencia a cargo de TRANSMILENIO S.A., bajo la coordinación institucional de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como máxima autoridad rectora del tránsito y transporte del Distrito y Autoridad Única de Tránsito.

DECRETO 113 DE 2003

Artículo 1. TARJETA ELECTRÓNICA DE OPERACIÓN. - Para los efectos previstos en los artículos 26 de la Ley 336 de 1996, 55 del Decreto 170 de 2001 y 39 del Decreto 172 de 2001, adoptase para la ciudad de Bogotá D.C. la Tarjeta Electrónica de Operación, la cual se considerará para todos los efectos legales pertinentes, el único documento que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá, D.C.

DECRETO 115 DE 2003

Artículo 1. Priorización del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio en el transporte público de Bogotá D.C. Conforme a lo dispuesto por el Decreto 440 de 2001, en concordancia con los artículos 3º numeral 1 literal c) de la Ley 105 de 1993 y 3º de la ley 336 de 1996, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implantación del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público de la ciudad.

ACUERDO 239 DE 2006

ARTÍCULO PRIMERO.- Creación de Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C. Créase los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C., como una organización de carácter cívico y comunitario, en la que un grupo de ciudadanos, en calidad de voceros, ejercen el control social y la vigilancia sobre las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en el Distrito Capital.

DECRETO 319 DE 2006

Adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos. Crea el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

DECRETO 486 DE 2006

Artículo 1º. Asignar a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., como ente gestor del transporte masivo, las siguientes funciones:

- a. Integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.
- b. Adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el actual sistema de transporte colectivo, en los términos del artículo 17 del Decreto 319 de 2006.

ACUERDO 04 DE 2007

ARTÍCULO PRIMERO. MISIÓN: Satisfacer la necesidad de transporte público de los usuarios del Distrito Capital y su área de influencia, con estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, mediante la planeación, gestión, implantación y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

ARTÍCULO SEGUNDO. VISIÓN: Ser la organización que administra la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en el Distrito Capital y su área de influencia, que contribuya al desarrollo económico y social mediante la acción conjunta de lo público y lo privado, constituyéndose en un modelo a seguir a nivel nacional e internacional.

ACUERDO 505 DE 2007

Artículo 1°. Objeto del Consejo de Gobierno Distrital. El Consejo de Gobierno será la máxima instancia de adopción y formulación de la política macro del Distrito Capital, y es el escenario de coordinación de su ejecución, en desarrollo de sus facultades como autoridad de planeación del Distrito Capital conforme a lo previsto en el artículo 33 de la Ley 152 de 1994.

DECRETO 156 DE 2011

Artículo 1°. Etapa de Transición. La etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- en Bogotá, D.C., inicia desde la vigencia del presente decreto, hasta la entrada en operación total del Sistema, de acuerdo con el cronograma establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Transmilenio S.A, ente gestor del mismo.

ACUERDO 484 DE 2011

ARTÍCULO 1°. OBJETO. Crear un subsidio de transporte para el acceso de los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente en el Sistema Integrado de Transporte Público, de conformidad con la disponibilidad de recursos para cada vigencia fiscal específica.

DECRETO 86 DE 2012

Artículo 1°.- Ordenar a la Secretaría Distrital de Movilidad y a Transmilenio S.A., con apoyo del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, convocar dentro del mes siguiente a la expedición del presente

decreto, a los usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo y colectivo de pasajeros en cada una de las localidades de la ciudad y teniendo en cuenta las rutas de prestación del servicio, para la conformación de los Comités de Desarrollo y Control Social, creados mediante el Acuerdo 239 de 2006, con observancia de lo dispuesto en el mismo.

DECRETO 429 DE 2012

Artículo 1°. - La calidad de beneficiario del subsidio se adquiere por estar inscrito en el "Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad de la ciudad de Bogotá D. C. ", administrado y actualizado en Bogotá D.C., por la Secretaría Distrital de Salud, a primero (1°) de enero de cada vigencia fiscal. Para la vigencia fiscal 2012 se tendrán como beneficiarios iniciales los inscritos en la base de datos vigente a la fecha de expedición del presente decreto.

Las personas con discapacidad aspirantes al subsidio que se inscriban en el registro referido con posterioridad a la expedición del presente decreto, serán incluidas en la base de beneficiarios del subsidio para la siguiente vigencia fiscal.

DECRETO 672 DE 2018

Artículo 1. Objeto. La Secretaría Distrital de Movilidad tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

Artículo 2. Funciones.

1. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

5. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

(...)

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

Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024

Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de

toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de ciclo parqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y (iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

Sin embargo, no existe algún programa en el cual se especifique alguna meta o indicador de la implementación del pago de transporte público sin contacto.

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

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

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

En Bogotá, según la Encuesta de Movilidad del 2019, en la ciudad y municipios aledaños se realizan más de 16 millones de viajes diarios, de los cuales, 4,9 millones se realizan en transporte público (Alcaldía Mayor de Bogotá). La alta demanda del Sistema de Transporte Público, además de, la implementación de la nueva troncal de la Avenida Carrera 68, la construcción de la primera línea Metro, la modernización de la flota de

buses, entre otras más acciones que se han venido adelantando y se tienen previstas en la ciudad se convierten en un mayor reto para la movilidad inteligente de la ciudad.

Es por esto que, urge crear una ruta de acción para iniciar la implementación del pago de pasaje sin contacto en la ciudad de Bogotá y su región, teniendo como referencia casos exitosos como los mencionados anteriormente. La llegada de este nuevo método de pago facilita el ingreso y tránsito de los usuarios en el sistema, modernización del sistema, recolección de datos, así como, un mayor control en los evasores de pago, siendo uno de los principales problemas que aqueja al sistema.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 110 DE 2024

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Modernizar el sistema de recaudo de las taquillas de Transmilenio con la incorporación de herramientas compatibles con el sistema NFC (Near Field Communication).

ARTÍCULO 2. MÉTODOS DE PAGO SIN CONTACTO A IMPLEMENTAR.

1. Teléfono inteligente. Accediendo por medio de una aplicación móvil de pago, como Apple Pay o Google Play, acercar el dispositivo al lector donde se valida el pasaje.
2. Reloj inteligente. Accediendo por medio de una aplicación de pago, únicamente acercar el dispositivo al lector donde se valida el pasaje.

Parágrafo 1: En todo caso el sistema de recaudo continuará a través de la tarjeta tu llave o la que lo modifique.

ARTÍCULO 3. LINEAMIENTOS.

- A. Asegurar el funcionamiento del lector, que actualmente está en funcionamiento en el ingreso a las talanqueras del Sistema de Transporte Masivo como en el Sistema Integrado de Transporte Público, tanto en la tarjeta Tu Llave como la tecnología NFC para el recaudo de la tarifa del pasaje.
- B. Garantizar los 110 minutos para realizar transbordo entre el Sistema de Transporte Público de la ciudad.
- C. Garantizar la continuidad del uso de la tarjeta Tu Llave para aquellos usuarios que no cuenten con un dispositivo inteligente o que no deseen usar un dispositivo inteligente.

ARTÍCULO 4. ALIANZAS. Implementar alianzas con las entidades bancarias nacionales para acelerar el proceso de modernización de pagos sin contacto en el Sistema de Transporte Público de Bogotá y la región.

Parágrafo 1. Establecer una ruta de acción que permita el uso de tarjetas débito y crédito, teléfonos inteligentes y relojes inteligentes de usuarios extranjeros en el Sistema de Transporte Público de la ciudad y la región.

ARTÍCULO 5. PUBLICIDAD Y FOMENTO. La Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A. y las entidades bancarias que hagan parte del proceso de modernización de pago de la tarifa de transporte, deberán aliarse y organizarse para realizar las debidas campañas de publicidad para fomentar el uso de este método en los usuarios.

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

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (s.f.). *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. Obtenido de Transporte Terrestre: <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/sistemas-inteligentes-de-transporte/sistemas-inteligentes-de-transporte-its/tesc>

Transport for London. (s.f.). *Transport for London*. Obtenido de Cash free buses: <https://tfl.gov.uk/modes/buses/cash-free-buses#on-this-page-0>

Transport for London. (s.f.). *Transport For London*. Obtenido de Contactless and mobile pay as you go: <https://tfl.gov.uk/fares/how-to-pay-and-where-to-buy-tickets-and-oyster/pay-as-you-go/contactless-and-mobile-pay-as-you-go>

Mastercard.co. (1 de febrero de 2021).

Mastercard.co. Obtenido de Toda la flota del TUS estará preparada para el pago “sin contacto” en los próximos días: <https://www.mastercard.com/news/europe/es-es/noticias/notas-de-prensa/es-es/2021/febrero/toda-la-flota-del-tus-estara-preparada-para-el-pago-sin-contacto-en-los-proximos-dias/>