



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

AÑO I N°. 3676 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO ABR. 19 DEL AÑO 2024

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 311 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA EXCLUIR LOS SERVICIOS ESPECIALES DE LAS ÁREAS DE PROXIMIDAD EN BOGOTÁ”.....	5671
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 312 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE ESTABLECE EL PAQUETE DE BENEFICIOS Y SUBVENCIONES PARA EL SERVICIO DE TAXIS EN BOGOTÁ”.....	5685
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 313 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXISMO EN BOGOTÁ”.....	5694
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 314 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LA INTEGRACIÓN DE LOS VETERANOS DE LA FUERZA PÚBLICA EN LOS FRENTE DE SEGURIDAD EN BOGOTÁ”.....	5701
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 315 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA CORRECTA SEÑALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE FOTOMULTAS EN EL DISTRITO CAPITAL”.....	5710
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 316 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE ATENCIÓN, FORTALECIMIENTO DE LA SALUD MENTAL Y FÍSICA DE LA PERSONA MAYOR, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	5721
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 317 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD”.....	5731
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 318 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECUEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”.....	5739
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 319 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA CREACIÓN DE LA ESTRATEGIA “BOGOTÁ ATRAE, POTENCIALIZA Y RETIENE TALENTOS”.....	5752
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2024 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE MECANISMOS DE ALERTA TEMPRANA TIPO BOTÓN DE PÁNICO EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ ”.....	5761

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 311 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. MARCO LEGAL**

#### **Del nivel Constitucional**

**ARTICULO 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.

#### **Jurisprudencia**

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

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

## **I. ANTECEDENTES.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"2. Al trasladarme al apartamento de mi propiedad, en el año de 1974, localizado en el segundo piso del edificio, con amplio frente sobre la carrera quinta, esta zona de uso residencial llenaba las condiciones necesarias para disfrutar de los derechos ciudadanos establecidos por la Constitución, de los cuales se

disfrutaba plenamente (día y noche), tanto dentro de la propiedad privada y como la propiedad comunal, esto con las mejores condiciones de seguridad y derecho a la vida".

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

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

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

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

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

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

**RESUELVE:**

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

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

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

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

**Del nivel nacional****LEY 388 DE 1997.**

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

1. Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental.
2. El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.
3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.
4. Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones

constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

5. Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.

#### **LEY 1454 DE 2011**

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

#### **Del nivel Distrital**

#### **ACUERDO 20 DE 1995**

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

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

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

- a. Perímetro de servicios públicos y posibilidad técnica de prestación de servicios.
- b. Zonificación y reglamentación de usos de la tierra.
- c. Afectaciones de la tierra por Plan Vial y Planes Maestros de Servicios.
- d. Las normas y reglamentaciones específicas para cada zona de la ciudad.
- e. Las normas y procedimientos sobre los procesos de urbanización, apropiación de proyectos licencias para su ejecución.

#### **DECRETO 765 DE 1999**

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

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

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

1. Proteger las áreas residenciales que poseen buenas condiciones urbanísticas y ambientales.
2. Fortalecer y mejorar las condiciones de habitabilidad en las áreas en las que el uso residencial se ha conservado o la mezcla de usos no ha causado desajustes graves o irreversibles



3. Reconocer el fenómeno de la vivienda con actividad económica, generando las condiciones para una implantación adecuada que garantice la permanencia del uso residencial.

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

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

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

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

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

1. De planeamiento y ordenamiento urbano

- a. Adoptar la escala de planeamiento y gestión en que se constituyen las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) para definir los requerimientos de equipamientos, espacio público, vías, entre otros.
- b. Caracterizar los sectores residenciales para definir acciones de carácter urbano y las de carácter colectivo requeridas para la recuperación y consolidación de las unidades de vivienda.
- c. Proponer una normativa urbana comprensible y reconocible que permita regular los usos urbanos mejorando las condiciones de los barrios y fortaleciendo su carácter residencial.
- d. Apoyar los procesos de reconocimiento de las transformaciones de los barrios o conjuntos de barrios mediante la aplicación de normativas específicas que permitan la compensación a la ciudad para mantener las calidades urbanas.

2. De participación y gestión

- a. Generar los espacios de participación ciudadana para los procesos de toma de decisiones en relación con la aplicación de la normativa urbana que incentive los procesos de convivencia y las condiciones para el adecuado control de aplicación de la misma.
  - b. Apoyar los esquemas de comunicación e información ciudadana en relación con los temas de interés del barrio.
  - c. Aplicar instrumento de gestión y coordinación institucional que apoyen las iniciativas
  - d. privadas de los ciudadanos en relación con el mejoramiento de sus barrios.
- (...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Parágrafo 2:* La ficha normativa correspondiente hará la delimitación precisa de los subsectores en las áreas de actividad señaladas como Zona Especial de Servicios de Alto Impacto y definirá la asignación específica

de usos principales, complementarios y restringidos y las normas de edificabilidad correspondientes en cada uno de ellos.

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

Se compone de dos zonas:

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

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

Se compone de dos zonas:

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

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

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

1. Uso principal: Uso predominante, que determina el destino urbanístico del Áreas de Actividad y, como tal, se permite en la totalidad del área, zona o sector objeto de reglamentación.
2. Uso complementario: Aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que señale la norma específica.
3. Uso restringido: Uso que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse.

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

#### 5. IMPACTO FISCAL

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

#### 6. CONCLUSIONES

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

Así pues, es claro que no se puede permitir, bajo ningún término, el funcionamiento de bares y/o servicios de alto impacto en las zonas residenciales de la ciudad de Bogotá. Por ello, el nuevo POT debe garantizarles a los hogares bogotanos un ambiente sano en el cual puedan desarrollarse y llevar a cabo una vida tranquila. De esta forma, se ratifica la total incompatibilidad de este tipo de usos (especiales) cerca de las zonas residenciales de la ciudad.

Cordialmente,

**DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA**

**Concejal de Bogotá D.C**

**Partido Centro Democrático**

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 311 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

### **ACUERDA**

**ARTÍCULO 1. Objeto.** Excluir los servicios especiales de las áreas de proximidad en Bogotá.

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

#### **ARTÍCULO 3. Lineamientos.**

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

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

**ARTICULO 5. Evaluación y seguimiento.**

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

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

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

#### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

#### **Referencias**

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

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 312 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. OBJETO**

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

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

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

#### **2.1 PROBLEMÁTICAS**

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

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



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

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

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

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

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

## **2.2 CONTEXTO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. MARCO JURÍDICO**

#### **3.1 Marco constitucional**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

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

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

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

## **5. IMPACTO FISCAL**

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

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

## **6. CONCLUSIONES**

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

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 312 DE 2024**

**PRIMER DEBATE**

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

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA**

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

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

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

**ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES**

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

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

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor  
Referencias**

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



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 313 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.1 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

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

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.  
(Naciones Unidas, 2023).

### 3. MARCO JURÍDICO

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

#### Del orden Nacional:

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

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

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

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

#### Del orden distrital:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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

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

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

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

## 5. IMPACTO FISCAL

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. CONCLUSIÓN

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

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

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

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 313 DE 2024****PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA PROFECIONALIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL  
SERVICIO DE TAXISMO EN BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

**ACUERDA:**

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

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

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

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

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

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

**Artículo 6. vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

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

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2017). Decreto 568 de 2017. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=72264>

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

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

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

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

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

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 314 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

### 2.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible:

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

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

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

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

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

## 9. MARCO JURÍDICO

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

### **Del Orden Constitucional:**

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

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

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

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

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

**Artículo 218.** La ley organizará el cuerpo de Policía.

La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.

La ley determinará su régimen de carrera, prestacional y disciplinario.

### **Del orden Nacional:**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **10. COMPETENCIAS DEL CONCEJO**

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

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

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

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

### **11. IMPACTO FISCAL**

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

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

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

## 12. CONCLUSIÓN

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

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

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

Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 314 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

#### **ACUERDA:**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Artículo 6. vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

#### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

#### Referencias:

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

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

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

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

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



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 315 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

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

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

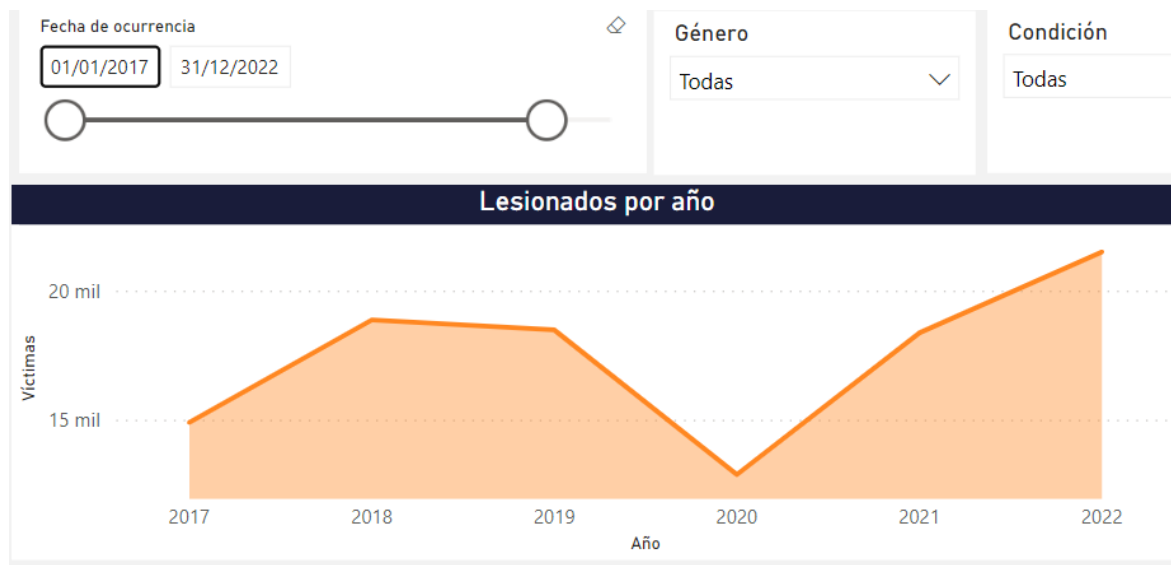
Todos estos inconvenientes presentados con los instrumentos de foto detección, terminan de minar la confianza de los ciudadanos frente a estas tecnologías. Por ejemplo, según una encuesta aplicada a 100 conductores del municipio de Patios, Norte de Santander, y publicada por la universidad Simón Bolívar,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

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

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

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

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



(Fuente: Observatorio de Movilidad Bogotá, 2023)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2.1 OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

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

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

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

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

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

## 15. MARCO JURÍDICO

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

### Del orden Constitucional:

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

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

### Del orden Nacional:

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

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

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

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

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

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

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

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

## 16. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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

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

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

## 17. 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.

## 18. CONCLUSIÓN

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

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

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

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

Cordialmente,

6

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 315 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

#### **ACUERDA:**

**Artículo 1. Objeto.** Dictar lineamientos para la correcta identificación y señalización de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito o cámaras de foto multas, en el distrito capital.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**Artículo 8. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias:**

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

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

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

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

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

El Tiempo. (2021). Por anomalías con cámaras de foto multas investigan a 14 entidades. Economía y Negocios. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/entidades-de-movilidad-investigadas-por-camaras-de-fotomultas-577553>

Gonzalez, J., & Prada, S. (2016). Cámaras de fotodetección y accidentalidad vial. Evidencia para la ciudad de Cali. *Desarrollo y Sociedad*, (77), 131-182. Recuperado de: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0120-35842016000200005](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-35842016000200005)

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

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

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

Observatorio de Movilidad Bogotá (2023). Seguridad Vial. Recuperado de: <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/seguridad-vial>

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

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 316 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **1. Objeto del Proyecto de Acuerdo**

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

#### **2. Antecedentes**

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

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

#### **3. Justificación**

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

Según Petite et al, (Trisha Petite, 2015) el sentimiento de soledad representa una prevalencia del 20 % al 40 % en la población adulta mayor, lo cual puede traer repercusiones negativas al adulto mayor. De hecho, el aumento de la prevalencia de soledad es representativo en la persona mayor debido a que se desarrollan condiciones como la pérdida, abandono, duelo, cambio de rol, que pueden contribuir a la aparición de esta (Rodríguez, 2009). Son entonces los adultos mayores particularmente vulnerables al aislamiento social y la soledad, debido a una salud física en deterioro, la muerte

de cónyuges u otras restricciones que aumentan las posibilidades de estar o vivir solo y tener menos relaciones de confianza (Bowling & Ann, 2012).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por otro lado, Cattan, White, Bond, & Learmouth (2005) estudiaron el impacto de las intervenciones grupales, encontrando que estas proveen oportunidades para establecer nuevas conexiones que permiten a los adultos mayores a convertirse en participantes activos con aumento en su sensación de dignidad y autoestima. De hecho, en el estudio realizado por los autores, descubrieron mayores efectos de las intervenciones grupales, comparándolas con intervenciones de visitas domiciliarias, aunque reconocieron que los efectos de las intervenciones personales permiten conexiones más profundas y significativas, lo cual tiene mayor impacto en la sensación de soledad en la persona tratada.

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

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

#### 4. Marco Legal

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

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

**Sentencia C-503 de 2014:** Resaltó que el Constituyente de 1991 erigió el principio de solidaridad como elemento esencial del Estado Social de Derecho, tal como se expresa en el artículo 1 de la Carta. En este sentido, la Corte ha definido el principio de solidaridad como: “un deber, impuesto a toda persona por el solo hecho de su pertenencia al conglomerado social, consistente en la vinculación del propio esfuerzo y actividad en beneficio o apoyo de otros asociados o en interés colectivo”. La dimensión de la solidaridad como deber, impone a los miembros de la sociedad la obligación de coadyuvar con sus congéneres para hacer efectivos los derechos de éstos, máxime cuando se trata de personas en situación de debilidad manifiesta, en razón a su condición económica, física o mental.

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

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

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

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

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

En Colombia, el ordenamiento jurídico ha propendido por el desarrollo del conocimiento para la participación de todos los ciudadanos en la vida económica, así como, el desarrollo legislativo para generar el desarrollo del sector financiero y

formal, para que la población logre tener un acceso informado al mismo. Estos esfuerzos se condensan en las siguientes normas.

- **CONPES 2793 de 1995** Definió en un primer momento los lineamientos de la política relativa a la atención al envejecimiento y a la vejez de la población colombiana, y en especial a las necesidades de las personas de mayor edad. Los objetivos principales de esta política son mejorar las condiciones de vida de la persona de mayor edad y elevar la calidad de vida de toda la población para que alcance una vejez saludable y satisfactoria.
- **Ley 687 de 2001** Creó los Centros de Vida, destinados a proteger y brindar servicios a los adultos mayores.
- **Ley 1091 de 2006** en su Artículo 3, creó un régimen especial para el adulto mayor (mayor de 65 años), el cual le confiere derecho a atención preferencial, ágil y oportuna, así como el servicio de salud brindado por el Sistema General en Seguridad Social Integral, y también gozará de descuentos en programas especiales de turismo ofrecidos por las Cajas de Compensación Familiar, para los no afiliados y afiliados.
- **Ley 1171 de 2007** busca conceder a las personas mayores de 62 años beneficios para garantizar sus derechos a la educación, **a la recreación**, a la salud y propiciar un mejoramiento en sus condiciones generales de vida
- **Ley 1251 de 2008** busca proteger, promover, restablecer y defender los derechos de los adultos mayores, orientar políticas que tengan en cuenta el proceso de envejecimiento, planes y programas por parte del Estado, la sociedad civil y la familia y regular el funcionamiento de las instituciones que prestan servicios de atención y desarrollo integral de las personas en su vejez.
- **Art. 3º** Definió la acción social integral al adulto mayor como el conjunto de acciones que buscan mejorar y modificar las circunstancias de carácter social que impidan al adulto mayor su desarrollo integral, protección física, mental y social hasta lograr la incorporación a una vida plena y productiva de las personas que se hallan en estado de necesidad, desprotección o desventaja física o mental.
- **Art. 4º** Definió como principio la corresponsabilidad, donde el Estado, la familia, la sociedad civil y los adultos mayores de manera conjunta deben promover, asistir y fortalecer la participación activa e integración de los adultos mayores en la planificación, ejecución y evaluación de los programas, planes y acciones que desarrollen para su inclusión en la vida política, económica, social y cultural de la Nación.
- **Art. 6º** Establece como deberes del Estado:
  - Garantizar y hacer efectivos los derechos del adulto mayor;
  - b) Proteger y restablecer los derechos de los adultos mayores cuando estos han sido vulnerados o menguados;
  - c) Asegurar la adopción de planes, políticas y proyectos para el adulto mayor;
  - d) Generar espacios de concertación, participación y socialización de las necesidades, experiencias y fortalezas del adulto mayor;
  - h) Establecer acciones, programas y proyectos que den un trato especial y preferencial al adulto mayor;
  - i) Promover una cultura de solidaridad hacia el adulto mayor;
  - m) Los Gobiernos Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, adelantarán programas de promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores conforme a las necesidades de atención que presente esta población;
  - ñ) Promover campañas que sensibilicen a los profesionales en salud y al público en general sobre las formas de abandono, abuso y violencia contra los adultos mayores, estableciendo servicios para las víctimas de malos tratos y procedimientos de rehabilitación para quienes los cometen.



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

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

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

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

## 5. Competencias del Concejo

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

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

## 6. Impacto Fiscal

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional mediante

Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Se declara que el presente proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

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

## 7. Conclusiones

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

Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 316 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

### **ACUERDA**

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

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

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

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

**ARTÍCULO 4° Lineamientos del programa:**

- Caracterizar a la persona mayor **en riesgo de abandono o aislamiento social** en Bogotá D.C, mediante la realización de una encuesta de línea base que incluya un perfilamiento de intereses y personalidad del sujeto.
- El Distrito deberá evaluar y realizar seguimiento estricto a la ejecución del programa de voluntariado.
- Coordinar el emparejamiento de acuerdo a aptitudes, intereses y rasgos individuales de voluntarios y personas mayores.
- Realizar seguimiento periódico a la realización de reuniones virtuales, telefónicas o presenciales al menos dos veces a la semana entre voluntario y adulto mayor.
- Propiciar el acceso a llamadas grupales o reuniones virtuales y presenciales al menos una vez al mes, en donde los adultos mayores puedan interactuar con pares que se encuentran en el mismo programa, con el objetivo de que estos generen mayores conexiones duraderas que les permita mejorar su vida social y mejorar su calidad de vida.

- Implementar un enfoque de género para mitigar los efectos diferenciados que tiene el aislamiento social y los sentimientos de soledad sobre la salud física y mental de las personas mayores.
- El Distrito deberá evaluar al menos una vez al año el impacto de la medida sobre la salud mental y el sentimiento de soledad o aislamiento en los adultos mayores, por lo cual deberá medirlo mediante la escala UCLA-Loneliness Scale, que es una de las más utilizadas para medir el sentimiento de soledad.
- El Distrito deberá evaluar y realizar seguimiento estricto a voluntario en su actividad.

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

**Referencias**

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 317 DE 2024****PRIMER DEBATE****"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

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

**2. ANTECEDENTES**

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

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

**3. JUSTIFICACIÓN**

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

Pese a ello, y de manera desafortunada debemos recordar que la informalidad genera procesos de desestabilización dentro del funcionamiento ordinario del sistema (Flórez, 2012). Generalmente, las ventas informales producen un desincentivo para cientos de ciudadanos que no están de acuerdo con este tipo de prácticas. Ahora bien, revisando el reglamento interno del sistema y el actual código de Policía, encontramos que estas actividades de ventas dentro del sistema, se encuentran prohibidas y en muchos casos,

omiten la ley para continuar funcionando. Esto, no solo representa una problemática social, sino que también representa una problemática económica, debido a su desaprovechamiento, ya que los vendedores informales no aportan recursos al sistema.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **A nivel Nacional**

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

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

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



### **A nivel Distrital**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

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

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

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

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

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

## 6. IMPACTO FISCAL

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

## 7. CONCLUSIONES

Este Proyecto de Acuerdo propone la inclusión de un nuevo mecanismo para la captura de valor en el sistema de Transmilenio. Su aprobación generaría incentivos para que la ciudadanía retorne de manera gradual y se apropie del sistema. También, este Proyecto

contribuiría al aprovechamiento económico y a la formalización de algunas de las dinámicas que diariamente se ven y afectan el funcionamiento ordinario del sistema Transmilenio.

Cordialmente,

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 317 DE 2024**

**PRIMER DEBATE**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

**ACUERDA**

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

**Artículo 2- Definiciones.**

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

### Referencias

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 318 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECÚEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

##### **2. ANTECEDENTES**

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

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

##### **3. JUSTIFICACIÓN**

Como bien se recuerda, la crisis de la pandemia del Covid-19 conllevó a un gran cambio en el comportamiento y hábitos de los habitantes de las ciudades. Y dentro de estos cambios, se evidenciaron nuevos patrones de movilidad de los habitantes de la ciudad de Bogotá, principalmente en el desplazamiento a sus lugares de trabajo. Por esta razón, las nuevas medidas de autocuidado implementadas por el Gobierno Nacional aceleraron el proceso de concientización de los ciudadanos a una movilidad más sostenible, más segura y más sana. Descrito en cifras, en los primeros meses del año 2020 se registraban 350.000 viajes diarios en bicicleta y en diciembre del mismo año esta cifra superó los 650.000 viajes diarios en bicicleta, lo que reveló un incremento del 80 % (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). Por esta razón, como respuesta a la gran demanda de bicisuarios se implementaron más de 84 kilómetros de ciclovías temporales, principalmente en la Avenida Carrera Séptima, Avenida Novena, Avenida Suba, Avenida Calle 72, Avenida Calle 13, entre otras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es importante mencionar que, aquellos cicloparqueaderos que cumplan con las condiciones mínimas de funcionamiento tendrán la oportunidad de hacer parte del programa de Sellos de Calidad Oro y Plata que dirige la Secretaría Distrital de Movilidad. Entre las características básicas están: (1) Cantidad de cupos destinados para el parqueo de bicicletas, (2) Condiciones físico-espaciales del parqueadero, (3) Tipologías implementadas, (4) Servicios complementarios, (5) Accesibilidad para cualquier tipo de ciclista (6) Señalización y demarcación del lugar y (7) Cumplimiento de la normatividad vigente (Secretaría Jurídica Distrital, 2021)

## 4. MARCO LEGAL

### 4.1 Constitucional

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

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



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

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

## 4.2. Marco Legal

### Ley 1811 de 2016

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

(...)

**Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

## 4.3. Normatividad Distrital

### Acuerdo 087 de 2003.

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

(...)

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

### Decreto 319 de 2006.

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

**Acuerdo 558 de 2014.**

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

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

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

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

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

**1. OBJETO**

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

**2. ALCANCE**

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

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

**Decreto 126 de 2020**

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

**Artículo 6. Cicloparqueaderos.** Con el ánimo de incentivar la utilización de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible, los estacionamientos públicos y privados deberán, durante el estado de

calamidad decretado en el Distrito Capital, aumentar sus cupos para el estacionamiento de bicicletas como mínimo en un veinte por ciento (20%), brindando las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de las bicicletas.

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

### **Acuerdo 780 De 2020**

**Artículo 26. Descuento tributario en el Impuesto de Industria y Comercio y su Complementario de Avisos y Tableros por la habilitación y el mantenimiento de ciclo parqueaderos.** Los contribuyentes del Impuesto de Industria y Comercio cuya actividad económica no sea plazas de estacionamiento para automóviles, garajes (parqueaderos) o estacionamientos para bicicletas que realicen inversiones entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2024, para habilitar y mantener ciclo parqueaderos en Bogotá; podrán acceder a un descuento tributario hasta por 5 años, contados a partir del año siguiente en que realicen las inversiones; siempre y cuando, los mismos cumplan las condiciones de diseño y calidad establecidos por el reglamento que para el efecto expida la Secretaría Distrital de Movilidad y sean adicionales a los requeridos por la norma.

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

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

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

a) Los comercios y servicios que cuenten con un cupo disponible para estacionamiento de vehículos de entre 12 y 120 cupos, deberán asignar al menos un 25% más de cupos adicionales a los ya existentes para bicicletas después de cumplir la norma.

b) Los comercios y servicios que cuenten con un cupo disponible para estacionamiento de vehículos superior a 120 cupos deberán asignar para el estacionamiento de bicicletas un 30% más de los cupos habilitados para estacionamiento de vehículos después de cumplir la norma.

c) Los comercios y servicios que tengan un cupo disponible para el estacionamiento de vehículos de entre 1 y 11 cupos, deberán asignar al menos ocho (8) espacios más para el estacionamiento de bicicletas; después de cumplir la norma.

d) Los comercios y servicios que no tengan parqueadero de vehículos deberán asignar al menos seis (6) espacios para el estacionamiento de bicicletas.

**Artículo 29. Monto Máximo de la bolsa de las inversiones con descuento tributario en la ciudad.** El valor máximo de la bolsa de las inversiones respecto de la cual se reconocerá el descuento tributario por la habilitación y mantenimiento de ciclo parqueaderos, será de 421.265 UVT.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Acuerdo 811 de 2021**

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

(...)

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

#### **Acuerdo 794 de 2021**

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

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

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

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

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

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

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

### **Decreto 091 de 2021**

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

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

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

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

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

del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

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

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

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

N o	Programas Estratégicos	N o	Meta estratégica	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
13	Sistema de movilidad sostenible	90	Implementar 5000 cupos de cicloparqueaderos	Número de cupos de cicloparqueaderos	6.059	Transmilenio, 2019	11.059

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

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

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

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

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

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

**5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, se declara que el proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique o conlleve a una modificación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez

que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de unas nueve fuentes de financiación.

## **6. CONCLUSIONES**

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

Cordialmente,

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



**PROYECTO DE ACUERDO N° 318 DE 2024****PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN INCENTIVOS A EMPRESAS QUE INSTALEN Y/O ADECÚEN BICIPARQUEADEROS EN SUS INSTALACIONES O CERCA DE ELLAS”**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

**ACUERDA**

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## Referencias

Secretaría Distrital de Movilidad. (2020). *Secretaría Distrital de Movilidad*. Obtenido de El 2020 fue el año de la bici en Bogotá:

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/el\\_2020\\_fue\\_el\\_ano\\_de\\_la\\_bici\\_en\\_bogota](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/el_2020_fue_el_ano_de_la_bici_en_bogota)

Secretaría Jurídica Distrital. (5 de Junio de 2021). *Régimen Legal de Bogotá*. Obtenido de Resolución Conjunta 001 de 2021 Secretaría Distrital de Movilidad - Secretaría Distrital de Gobierno:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=113882>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (7 de Julio de 2021). Obtenido de PROCEDIMIENTO Y PARÁMETROS PARA AVALAR LA VIABILIDAD TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA LA HABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE CICLOPARQUEADEROS.:

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2021-07-14/20210707\\_procedimientos\\_y\\_parametros\\_plan\\_marshall\\_firmado.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2021-07-14/20210707_procedimientos_y_parametros_plan_marshall_firmado.pdf)

Alcaldía Mayor de Bogotá. (25 de Noviembre de 2021). *Mi ciudad*. Obtenido de En estos puntos de Bogotá encontrarás Cicloparqueaderos para tu bici ¡Conócelos!: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/cicloparqueaderos-en-bogota-ubicacion-horarios-lugares-y-mas>

## PROYECTO DE ACUERDO N° 319 DE 2024

### PRIMER DEBATE

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

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. OBJETO

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

#### 2. ANTECEDENTES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 3.2. Contexto

### 3.2.1 Internacional

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

**Argentina:** El programa **raíces** declarado como política de estado por medio de la ley No 26421 de 2008 “Establézcase que el Programa Red de Argentinos Investigadores y Científicos en el Exterior (RAICES), creado en el ámbito del

Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, será asumido como política de Estado” (Ministerio de ciencia, tecnología e innovación- Argentina, 2008).

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

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

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

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

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

### 3.2.2. Contexto Nacional

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

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

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

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

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

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

Las funciones de la Comisión Intersectorial para el Retorno son:

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

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

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

### 3.3. Beneficios de la iniciativa.

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

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

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

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

## 4. MARCO JURÍDICO

### 4.1. Marco constitucional.

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

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

### 4.2. Normativa Nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

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

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

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

(...)

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

## 5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ



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

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

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

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

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

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

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

#### **6. IMPACTO FISCAL**

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

#### **7. CONCLUSIONES.**

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

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

**PROYECTO DE ACUERDO N° 319 DE 2024****PRIMER DEBATE**

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

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

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

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## Referencias

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

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

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

##### **2. ANTECEDENTES**

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

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

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

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

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

Resulta que la inmovilidad tónica es una reacción involuntaria en donde el cuerpo se queda congelado, aturdido y/o paralizado por el miedo. Es más, los expertos lo describen como un estado temporal de parálisis motora que se produce principalmente por alguna situación generada por el miedo y según la psicología moderna, se cree que se presenta con frecuencia en la mayoría de casos de violación y demás experiencias traumáticas como maltratos, atracos e incluso, accidentes graves (BBC, 2018) También, se busca alcanzar aquellas personas que sufren de los demás trastornos, tales como la disociación.

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

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

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

### 3.1. CONTEXTO

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

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

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

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

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

## 4. MARCO JURÍDICO

### 4.1. Constitución Política

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

**Artículo 218.** La ley organizará el cuerpo de Policía. La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los

derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz. La ley determinará su régimen de carrera, prestacional y disciplinario.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dicha política comprenderá, cuando menos, los siguientes elementos:

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

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

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

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

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

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

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

## **5. IMPACTO FISCAL**

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 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 seguridad es un pilar fundamental para el desarrollo de la ciudad. Por ello, y ante la migración de delitos en diferentes zonas, los cambios propuestos a través de este Proyecto de Acuerdo serían de gran utilidad para contribuir de forma integral para restablecer la seguridad y evitar la propagación de delitos comunes en el espacio público.

Cordialmente,

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

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2024**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

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

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

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

#### **Artículo 3. RESPONSABILIDADES**

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



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

**Presidente del Concejo**

**Secretaría General**

**Alcalde Mayor**

## **Referencias**

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

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

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