



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO II N°. 4029 DIRECTOR: DAVID ANTONIO GARZÓN FANDIÑO. (E) OCTUBRE 07 DEL AÑO 2025

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 865 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECE LA ATENCIÓN EN SALUD MENTAL A LAS MADRES GESTANTES Y LACTANTES EN BOGOTÁ”	41685
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 866 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA Y FORTALECE EL USO DEL CARRO COMPARTIDO PARTICULAR EN BOGOTÁ.”	41698
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 867 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA SEMANA DEL CONTRIBUYENTE EJEMPLAR EN EL DISTRITO CAPITAL”	41713
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 868 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DISTRITAL ‘BOGOTÁ, DESTINO DE FE Y PATRIMONIO’, ORIENTADO AL FORTALECIMIENTO DEL TURISMO RELIGIOSO CON ENFOQUE CULTURAL, PATRIMONIAL Y ESPIRITUAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”	41726
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 869 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE CREAN LOS LINEAMIENTOS DEL PROGRAMA TRAMITES SIN TRANCÓN Y CONDUCTORES COMPROMETIDOS CON BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	41736
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 870 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL CRECIMIENTO, LA FORMALIZACIÓN Y LA ESCALABILIDAD DEL TEJIDO EMPRESARIAL Y EL ECOSISTEMA EMPRENDEDOR DEL DISTRITO CAPITAL”	41752

PROYECTO DE ACUERDO No 865 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECE LA ATENCIÓN EN SALUD MENTAL A LAS MADRES GESTANTES Y LACTANTES EN BOGOTÁ”

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO:

Crear una red de apoyo y asistencial desde las instituciones privadas, públicas y de la sociedad civil, encaminada a la prevención de problemas y trastornos mentales y la promoción de la salud mental en madres gestantes y lactantes del Distrito.

2. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.

Constitución Política de Colombia, artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud. Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley. Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad. La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad.

La Ley 1616 de 2013 contiene disposiciones para garantizar el ejercicio pleno del derecho a la salud mental de la población colombiana, priorizando a los niños, las niñas y adolescentes, mediante la promoción de la salud y la prevención del trastorno mental, la atención integral e integrada en salud mental, el cual en su artículo 7 establece que el Departamento de la Prosperidad Social con la asesoría del Ministerio de Salud constituirá y participará en asocio con personas de derecho público o privado, asociaciones, fundaciones o entidades que apoyen o promuevan programas para la atención, tratamiento, promoción y prevención de las enfermedades en salud mental.

Resolución 3280 de 2018 - Nuevas rutas integrales de atención en salud: Esta Resolución da vía a las Rutas Integrales de Atención en Salud (RIAS), en el marco del Modelo Integral de Atención en Salud (MIAS), la cual tiene como objetivo buscar un modelo que pase del asistencialismo a la prevención; las entidades territoriales, las aseguradoras y los prestadores estarán obligadas a brindar atenciones para promover la salud y anticiparse a la enfermedad tanto en niños, adolescentes, adultos y adultos mayores. Las RIAS Es una herramienta que ordena la gestión intersectorial y sectorial como plataforma para la respuesta que da lugar a las atenciones en salud dirigidas a todas las personas, familias y comunidades, a partir de acciones intersectoriales y sectoriales orientadas a promover el bienestar y el desarrollo de las comunidades, atenciones individuales y colectivas para la promoción de la salud, prevención de la enfermedad, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación y acciones de cuidado que se esperan del individuo para el mantenimiento o recuperación de su salud. Adicionalmente, tiene como objetivo contribuir al mejoramiento de los resultados en salud y reducir la carga de la enfermedad, mediante la definición de las condiciones necesarias para asegurar la integralidad en la atención en Salud para las personas, familias y comunidades.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Los desarrollos de política pública en materia de salud mental en el país obedecen a recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) donde insta a los Estados Miembros a aumentar las inversiones en salud mental y exhorta además que el desarrollo, atención y garantías en salud mental deben tener un enfoque en derechos humanos¹.

Con base en lo anterior, se han realizado los siguientes avances en materia de política de salud mental:

1. En 1998, con la expedición por parte del Ministerio de Salud de la Resolución 2358, se formuló la Política de Salud Mental, cuyo objetivo se orientó a promover la salud mental en el país y prevenir la aparición de la enfermedad mental, así como mejorar el acceso, cobertura y calidad de la atención en salud mental en todas sus fases, a través de la cual se establecieron las relaciones entre la salud mental desde una perspectiva integral y se definieron las atenciones para las personas con padecimientos mentales.

¹ Estrategias y Planes de Acción sobre Salud Mental 2013-2021, OMS.

2. En 2005, el entonces Ministerio de la Protección Social, en conjunto con la Fundación para la Educación y el Desarrollo Social -FES, elaboraron los Lineamientos de Política de Salud Mental para Colombia con "...el propósito de facilitar el debate público sobre la situación de la salud mental de los colombianos, sus necesidades y los enfoques posibles para su abordaje en el marco del Sistema General de Seguridad Social en Salud y el Sistema de la Protección Social, para la formulación y desarrollo de una Política Nacional...".
3. En 2007, el Ministerio de la Protección Social, en conjunto con la Asociación Colombiana de Psiquiatría – ACP, formularon el documento "Política Pública del Campo de la Salud Mental, Propuesta para la discusión y acuerdos", el cual enfatizó la gestión integral de la salud mental y los aspectos relacionados con el enfoque de determinantes de sociales de la salud y el deterioro de esta.
4. En 2013, con la Resolución 1841, se publicó el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, que integra la dimensión transversal "Gestión Diferencial de Poblaciones Vulnerables" y acoge lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1448 de 2011 en su componente "Víctimas de Conflicto Armado Interno" y estableciendo como parte de sus dimensiones, la de Convivencia y Salud Mental, como eje prioritario dentro de la cual propone la meta f del Componente de Promoción de la convivencia social y de la salud mental, que "a 2021 el 100% de Departamentos y municipios del país adopten y adapten la Política Pública Nacional de Salud Mental acorde a los lineamientos del Ministerio de Salud y Protección Social".
5. En 2014, el Ministerio de Salud y Protección Social, junto con la Universidad Nacional de Colombia, construyeron el documento "Propuesta de Ajuste a la Política Pública de Salud Mental 2014 y su respectivo Plan de Acción 2014 – 2021", que hizo énfasis en "... garantizar plenamente el disfrute efectivo del derecho a la salud mental mediante su posicionamiento en la agenda pública y la generación de **acciones transectoriales de protección y promoción de la salud mental, prevención, tratamiento y rehabilitación integral de los problemas y trastornos relacionados con la salud mental...**".
6. Mediante Resolución 4886 de 2018 el Ministerio de Salud adopta la Política Nacional de Salud Mental que deroga la resolución 2358 de 1998 la cual dispone de las siguientes acciones: 1). Promoción de la salud mental y prevención primaria de los trastornos psiquiátricos; 2). Control de los trastornos psiquiátricos; 3). Aspectos psicosociales de salud y desarrollo humano; 4). Vigilancia epidemiológica.

El Distrito es el responsable y garante de las políticas de salud en la ciudad, sin embargo en todo proceso de formulación, implementación, seguimiento y evaluación de las políticas es fundamental la participación de otros actores fundamentales de la sociedad como lo son las instituciones privadas y de la sociedad civil y comunitarias para garantizar calidad y cobertura en la prestación de los servicios en la salud y más específicamente salud mental como bien lo han mostrado estudios que reconocen la promoción de la salud mental y la rehabilitación, mediante servicios basados en la comunidad y su integración en la atención sanitaria general.

² Alcanzar la prevención de las distintas afectaciones a la salud mental y su promoción efectiva debe estar acompañado del fortalecimiento a las capacidades de los actores clave para este proceso.

Entre los resultados no deseados de afectaciones a la salud mental tenemos la conducta suicida definido como “una secuencia de eventos denominado proceso suicida que se da de manera progresiva, en muchos casos e inicia con pensamientos e ideas que se siguen de planes suicidas y culminan en uno o múltiples intentos con aumento progresivo de la letalidad sin llegar a la muerte, hasta el suicidio consumado”³. El intento de suicidio tiene un carácter multifactorial, sin embargo, diversos estudios han identificado factores asociados importantes como los trastornos psicopatológicos (depresión, trastornos de la personalidad, esquizofrenia, consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas). Algunos estudios afirman que aproximadamente el 40 % de quienes han intentado suicidarse han realizado intentos previos y entre el 10 % y el 14 % finalmente termina en un suicidio consumado⁴.

El Sistema de Salud Pública (**SIVIGILA**) tiene como responsabilidad el proceso de observación y análisis objetivo, sistemático y constante de los eventos en salud, el cual sustenta la orientación, planificación, ejecución, seguimiento y evaluación de la práctica de la salud pública. En 2024 se registraron 37.968 casos con un incremento de 44,9% respecto al año 2020, cuando se presentaron 26.202 casos, con una incidencia nacional de intento de suicidio de 72,1 casos por cada 100.000 habitantes⁵.

² FAYDI Edwige, et al. An assessment of mental health policy in Ghana, South Africa, Uganda and Zambia [en línea]. *Send to Health Res Policy Syst.* 2011 Apr 8; 9:17. doi:10.1186/1478-4505-9-17. Disponible en Internet: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21477285>

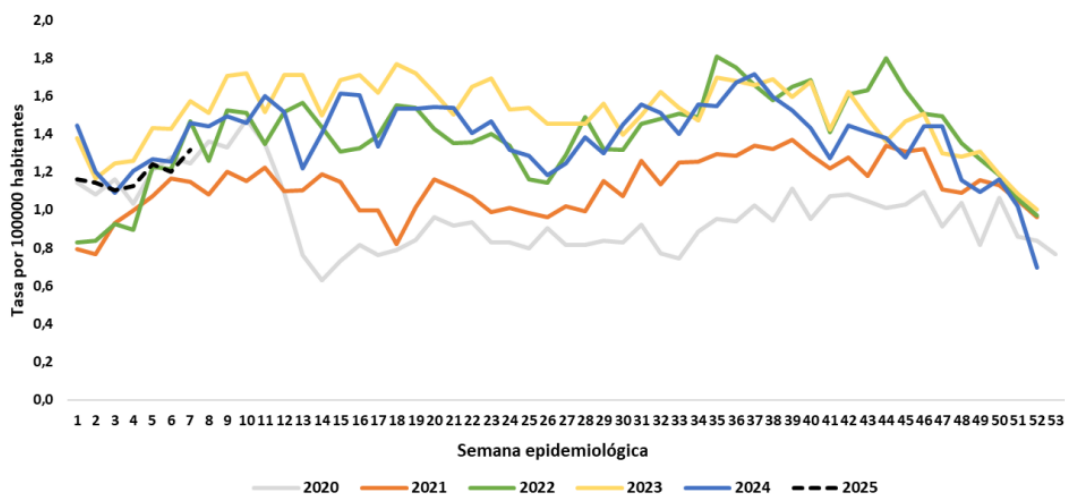
³ MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL. Encuesta Nacional de Salud Mental (ENSM), 2015 [en línea]. Bogotá, 2016. Disponible en Internet: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/encuesta-nacional-salud-mental-ensm-2015.zip>

⁴ García J, Palacio C, Arias S, Ocampo M, Calle J, Restrepo D, Vargas G, López C. Características asociadas al riesgo de suicidio valorado clínicamente en personas con intento reciente. *Revista Colombiana de Psiquiatría.* 2007; 36(4): 610-627

⁵ SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a 22 de marzo de 2025.

Para el 2025, los últimos datos reportados por SIVIGILA, con corte al mes de abril, exponen que durante los primeros meses del año se han presentado 12.378 casos reportados, representando un incremento de 12.6% respecto al mismo periodo en 2024.

Gráfico 1. Tasa de incidencia del intento de suicidio por semana epidemiológica, Colombia 2020 – 2024pr y PE III 2025pr



Fuente: SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a 22 de marzo de 2025.

Entre los principales factores desencadenantes de estos se eventos se encuentran los problemas familiares, con el 36,8% del total de los casos de intento de suicidio, seguido por el conflicto con la pareja o expareja (27,2%), los problemas económicos (11,5%), los problemas del entorno escolar o educativo (8,0%) y el maltrato físico psicológico o sexual (6,0%)⁶. Además, las tendencias durante los últimos 5 años presentan que el factor de riesgo más común del intento de suicidio es el antecedente de trastorno psiquiátrico, seguido por la ideación de suicidio persistente y el plan organizado de suicidio⁷.

De los casos reportados de intento de suicidio durante 2024, el 36.6% corresponden al sexo masculino y el 63,4 % corresponden al sexo femenino, además, con 195 casos de intento de suicidio de mujeres gestantes, evidenciando la carencia de acciones de prevención directamente para las mujeres y, aún más, para las gestantes.

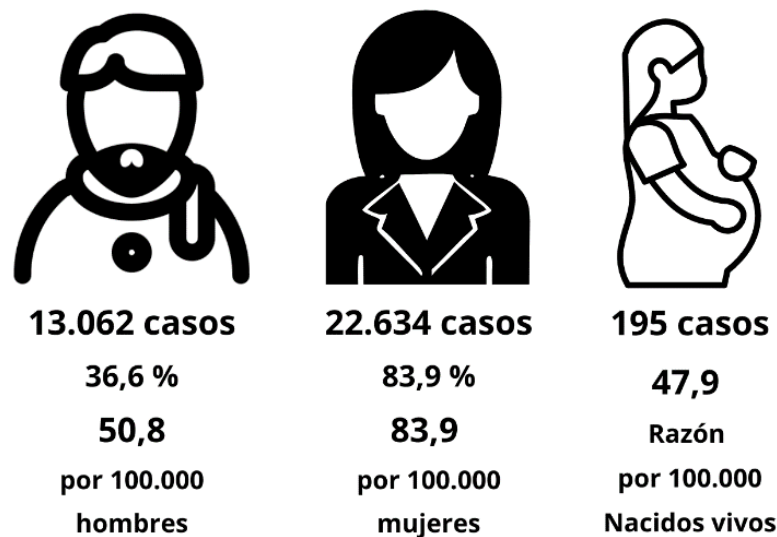
Sumado a lo anterior, para lo corrido de 2025, ya se han presentado 48 casos de intento de suicidio en mujeres gestantes, 12 más que en el mismo periodo de 2024⁸.

⁶ SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a diciembre de 2024.

⁷ Ibídem

⁸ SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a 22 de marzo de 2025

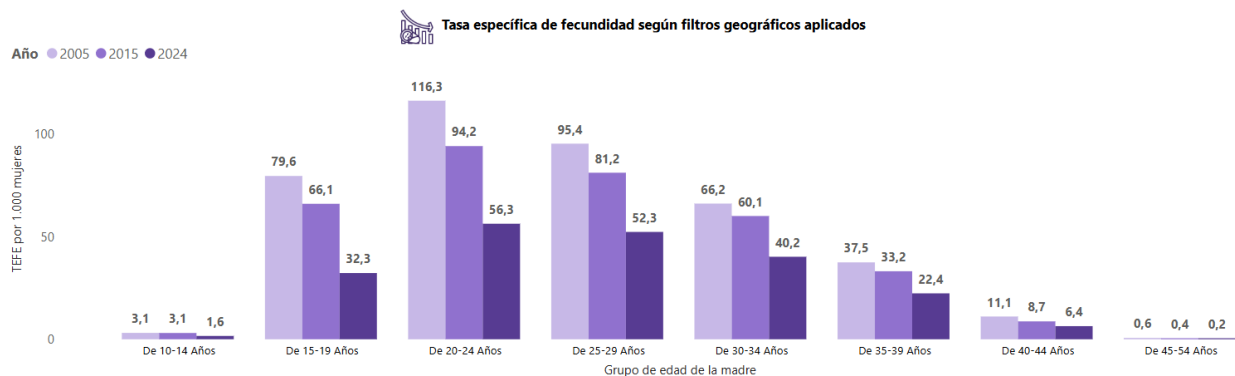
Gráfico 2. Casos e incidencia de intento de suicidio por sexo y población gestante durante el 2024



Fuente: Elaboración propia con datos de SIVIGILA e Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a diciembre 2024.

En el mismo sentido, los grupos de edad que más eventos de intento de suicidio presentan, evidenciando mayor condición de vulnerabilidad y, por ende, mayor necesidad de acciones preventivas, son las mujeres entre 15 y 19 años, seguidas por el grupo de 20 a 24 años y de 25 a 29 años, coincidiendo con los grupos de edad con mayor tasa de fecundidad, según las tendencias presentadas entre los años 2005 y 2024⁹.

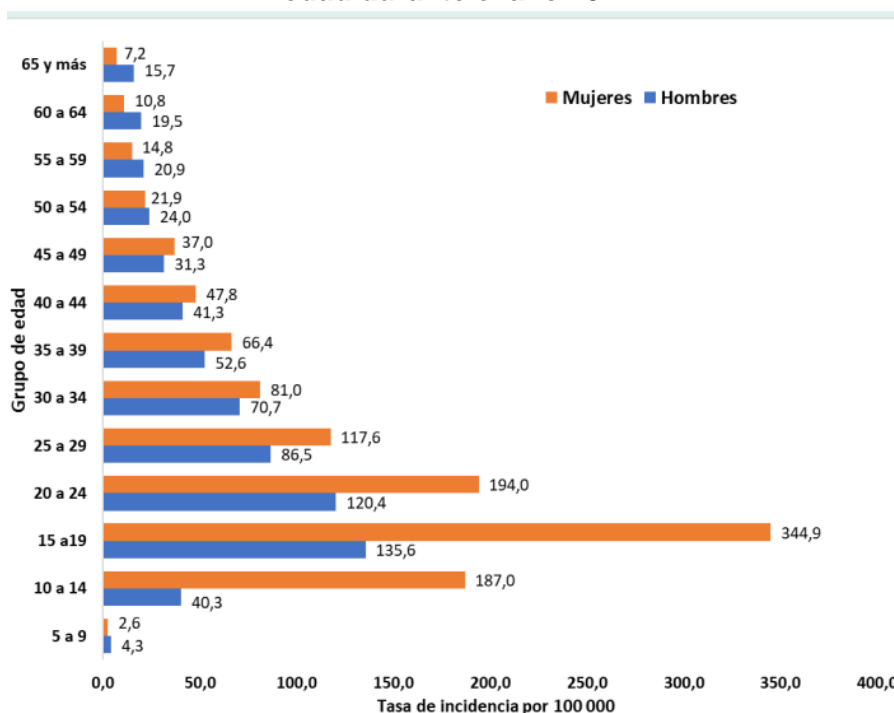
Gráfico 3. Evolución tasa específica de fecundidad según grupo de edad. Años 2005, 2015 y 2024



Fuente: DANE – Estadísticas Vítales (EEVV). Presentación interactiva nacimientos y defunciones.

⁹ SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a diciembre 2024.

Gráfico 4. Incidencia de casos de suicidio por cada 100 mil habitantes según sexo y grupo de edad durante el año 2024



Fuente: SIVIGILA. Instituto Nacional de Salud. Informe del evento intento de suicidio, corte a diciembre 2024.

En esta misma línea, según el DANE, las mayores proporciones de nacimientos para el año 2024 se registraron en el grupo de madres entre 20 y 24 años, con 118.388 nacidos vivos (25,6%), y en el grupo entre 25 y 29 años, con 116.735 nacidos vivos (25,2%)¹⁰.

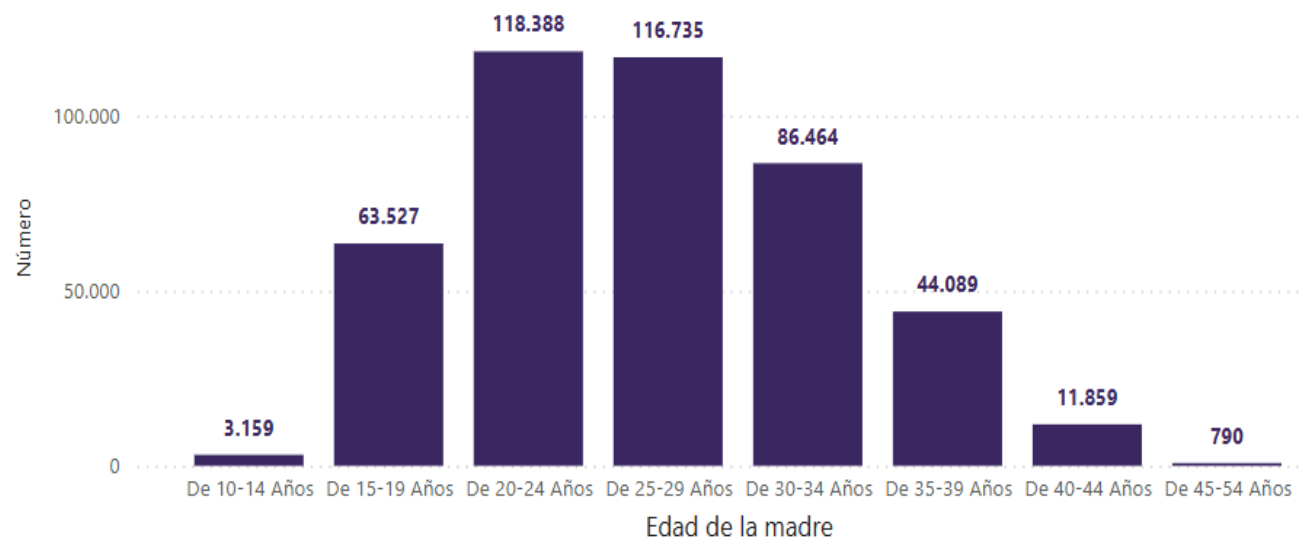
Según datos del DANE, durante el año 2024, los nacimientos en Colombia disminuyeron 13,7% frente al 2023, mientras que las defunciones no fetales aumentaron en 2,0%¹¹. Ante esto, el Centro de Estudios Económicos ANIF, expone cómo los nacimientos han disminuido sustancialmente a un ritmo mayor del estimado por el DANE en sus proyecciones de población afectando el crecimiento potencial de la economía, en la medida en que disminuye la fuerza laboral y la inversión en capital¹².

¹⁰ DANE – Estadísticas Vitales (EEVV). Presentación interactiva nacimientos y defunciones.

¹¹ Estadísticas Vitales (EEVV). Nacimientos y defunciones no fetales año 2024pr. Boletín técnico, 26 de marzo de 2025.

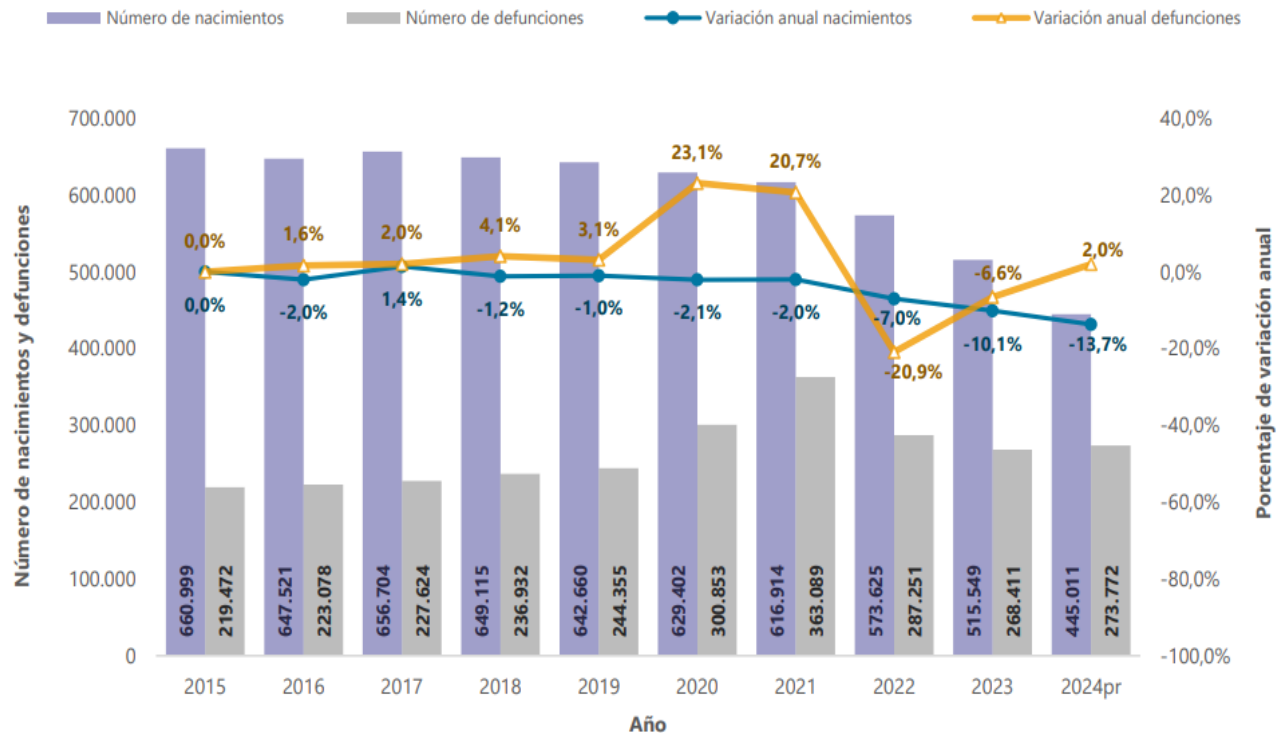
¹² Centro de Estudios Económicos ANIF. Informe semanal. 17 de marzo de 2025.

Gráfico 5. Número de nacidos vivos según grupo de edad de la madre para el año 2024



Fuente: DANE – Estadísticas Vitales (EEVV). Presentación interactiva nacimientos y defunciones.

Gráfico 6. Número y variación porcentual de nacimientos y defunciones no fetales en Colombia años 2015 – 2024pr



* Cifras de 2024pr corresponden a nacimientos y defunciones ocurridas entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, reportadas por la fuente hasta el 31 de enero de 2025. Las cifras 2015 a 2023 corresponden a cifras definitivas.

Fuente: DANE – Estadísticas Vitales (EEVV). Nacimientos y defunciones no fetales año 2024pr. Boletín técnico 26 de marzo de 2025

Además de los intentos de suicidio, el consumo de sustancias psicoactivas relacionadas a los factores de riesgo a afectaciones a la salud mental de la población cuyas causas pueden ser múltiples y se relacionan a factores biológicos, psicológicos, económicos, sociales y culturales, de orden individual, familiar y comunitario siendo un riesgo importante para la salud lo cual se refleja principalmente en la pérdida de años vividos sin salud, en la mortalidad asociada a eventos como la violencia, enfermedades infecciosas (VIH/SIDA, hepatitis B y C) y crónicas como cirrosis, afecciones cardiovasculares, cáncer, enfermedades mentales, entre otras, con efectos desproporcionados en poblaciones específicas como **gestantes**, habitantes de calle, personas privadas de la libertad y personas que se inyectan drogas¹³.

Así mismo, los factores relacionados a la violencia (interpersonal e intrafamiliar) y convivencia social tienen incidencia en la salud especialmente de las mujeres y sus hijos. Donde Perú y Colombia cuentan con las tasas más altas de violencia física (aproximadamente 40%), mientras en los demás países este indicador registra un menos del 20%¹⁴. Razones por las cuales se priorizaron estos factores en el Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021 en la Dimensión de Convivencia Social y Salud Mental.

Es así como se viene reconociendo la importancia de la atención y el fortalecimiento de programas y estrategias **integrales e integradas** para la Salud Mental. “En Colombia se estima que hay 2 psiquiatras por cada 100000 habitantes, en relación con otros profesionales, existe insuficiente información, por ejemplo, sobre el número de profesionales de apoyo como enfermeras, profesores, y trabajadores sociales entrenados en salud mental”¹⁵. Esta deficiencia en recursos humanos tiene una clara incidencia en las fallas para la detección temprana aumentando la probabilidad de aumento en el número de personas con factores de riesgo a padecer problemas o trastornos mentales.

La organización Mundial de la Salud y distintas investigaciones han corroborado que los factores y determinantes intermedios y aproximantes pueden ser económicos, culturales, sociales, políticos y ambientales que obligan a esta problemática que trasciende la Salud Mental a tratarla de manera integral desde acciones transectoriales desde los distintos actores de la sociedad para la construcción de redes sociales de asistencia en Salud Mental con un abordaje colectivo y verdaderamente integral.

¹³ MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL y MINISTERIO DE JUSTICIA Y DEL DERECHO. Lineamiento de prevención del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, 2018 [en línea]. Disponible en Internet: http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/consumo/recursos/CO031052018_lineamientos_nacional_preencion_spa.pdf

¹⁴ POL PUB NACIONAL

¹⁵ POL PUB NAL

Según el Ministerio de Salud, el abordaje integral de la mujer teniendo en cuenta los enfoques de derechos, género, diferencial y curso de vida antes, durante y después del evento obstétrico como estrategia del componente de prevención y atención integral en salud sexual y reproductiva desde un enfoque de derechos, el cual implica el reconocimiento de la salud materna no solo como la ausencia de enfermedades durante el embarazo, parto y postparto, sino que la mujer gestante pueda disfrutar del más alto nivel de bienestar físico, mental y social, para vivir y afrontar su maternidad dignamente, de tal manera que este momento del ciclo vital permita sustraer a la mujer de la mirada exclusivamente biológica o médica, y que sea también abordada desde lo social, con todos sus determinantes dentro de un marco de derechos.

La ruta de atención materna, contiene aspectos que en su conjunto permiten actuar de manera más consistente y oportuna a través de las acciones de promoción, prevención y gestión del riesgo de las gestantes procurando la mejora en general de la salud materna y en específico de los indicadores de **mortalidad materna** y **morbilidad materna extrema**. En el marco de la Política de atención integral en salud (PAIS) y la aplicación del Modelo de atención integral en salud (MIAS) para las mujeres gestantes, se busca garantizar la oportunidad, continuidad, integralidad, aceptabilidad y calidad en la atención en salud bajo condiciones de equidad como elementos determinantes para el fortalecimiento de buenas prácticas que redunden en una mejor salud materna. **Esta ruta está centrada en las mujeres embarazadas**, su gestación, su familia y comunidades, respetando opciones, cultura, contexto social y las necesidades específicas individuales, apuntando a una atención más segura y de calidad de una manera eficaz, eficiente y equitativa.

A nivel de Salud mental y convivencia social, el Ministerio de Salud permite un espacio de construcción y participación institucional y comunitaria, para el desarrollo de las capacidades individuales y colectivas, encaminadas a la promoción de la salud mental y la convivencia social, prevención del consumo de sustancias psicoactivas, así como a la atención integral en salud mental y violencias, que contribuyen al bienestar y al desarrollo humano y social a lo largo del curso de vida. Hacen parte de esta dimensión los equipos de: **Gestión integrada para la salud mental, Promoción de la convivencia y prevención de violencias.**

IMPACTO FISCAL

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

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

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

Cordialmente,

MARCO ACOSTA RICO

Concejal de Bogotá
Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No 865 DE 2025**PRIMER DEBATE****“ATENCIÓN EN SALUD MENTAL A LAS MADRES GESTANTES Y LACTANTES EN EL DISTRITO”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA:

ARTICULO 1. OBJETO. Crear una red de apoyo y asistencial desde las instituciones privadas, públicas y de la sociedad civil, encaminada a la prevención de problemas y trastornos mentales y la promoción de la salud mental en madres gestantes y lactantes del Distrito.

ARTÍCULO 2. La secretaria Distrital de Salud, articulada con la Secretaría de la mujer y la Secretaría de Integración Social deberán georreferenciar las fundaciones y organizaciones con la articulación de las redes de apoyo de cuidado por localidad, UPZ y barrios, manzanas de cuidado y las unidades móviles de servicios del cuidado, esto con el fin de lograr la prestación de servicios de crisis en las mujeres gestantes del Distrito.

ARTÍCULO 3. La Administración Distrital, acorde con las competencias de cada entidad, deberá generar acciones para apoyo y asistencia en salud mental a la población gestante articulada con actores fundamentales de la sociedad de carácter público y privado por localidad.

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital desarrollará servicios de atención integral en el que se verifique el estado de salud mental, mediante la atención en psicología, valoración psicométrica y acompañamiento a las mujeres en estado de embarazo en sus diferentes etapas desde la concepción, gestación, post parto y/o aborto, con el propósito de prevenir trastornos psicológicos.

ARTÍCULO 5. La secretaria de Salud deberá organizar servicios informales de salud mental para las madres gestantes y lactantes a nivel comunitario, que incluyen programas de orientación, grupos de autoayuda para las personas con trastornos mentales y sus familias, centros de consulta sin cita previa, programas de gestión de casos y programas de divulgación y servicios de crisis.

ARTÍCULO 6. La secretaria de Salud deberá fomentar una red de apoyo a nivel comunitario para niños, niñas, adolescentes y madres gestantes con el fin de prevenir problemas, enfermedades y trastornos de carácter mental.

ARTÍCULO 7. La secretaria de Salud en coordinación con la Secretaria de educación y de Integración Social, deberá organizar servicios de prevención y promoción, como programas escolares de promoción de la salud mental desde las instituciones sociales y comunitarias.

ARTÍCULO 8. La secretaria de la mujer deberá promover de manera articulada con las fundaciones y organizaciones Provida, sociedad civil y comunidad en general, en cada localidad, alternativas diferentes a la IVE para manejo de embarazos en crisis en el Distrito.

Artículo 9. *Vigencia.* El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No 866 DE 2025

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA Y FORTALECE EL USO DEL CARRO COMPARTIDO PARTICULAR EN BOGOTÁ.

I. OBJETO DEL PROYECTO:

Promover el uso del carro particular en la modalidad de “Carro Compartido” con el fin de garantizar el acceso equitativo a los servicios de transporte para todos los ciudadanos en Bogotá.

II. ANTECEDENTES

Es la primera vez que este proyecto se presenta ante el Concejo de Bogotá.

III. MARCO JURÍDICO:

Marco Legal:

- **LEYES**

- 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.

ARTÍCULO 2 – Principios fundamentales

a. **De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. **De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. c. **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

- Ley 336 de 1996

"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Artículo 5

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte

- Ley 2199 de 2022

"POR MEDIO DE LA CUAL SE DESARROLLA EL ARTÍCULO 325 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA Y SE EXPIDE EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA BOGOTÁ - CUNDINAMARCA"

Artículo 9 - Competencias de la región metropolitana Bogotá - Cundinamarca.

Punto 6. En el ámbito de su jurisdicción, la Región Metropolitana ejercerá, de manera prioritaria, competencias en las áreas temáticas de: **movilidad**; seguridad ciudadana, convivencia y justicia; seguridad alimentaria y comercialización; servicios públicos; desarrollo económico; medio ambiente y ordenamiento territorial, así como en las demás en que sus asociados compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, según lo defina el Consejo Regional.

En materia de movilidad:

1. Ejercer como autoridad regional de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción, en las modalidades que le hayan sido asignadas en la presente ley.
2. Coordinar e integrar el servicio de transporte público regional.
3. Planear en su ámbito geográfico la infraestructura para la movilidad entre los municipios de su jurisdicción, teniendo en cuenta las determinantes ambientales, en articulación interinstitucional con la Nación y el resto de los territorios colindantes con la Región Metropolitana.
4. Coordinar en su ámbito geográfico el servicio de transporte de carga y la logística regional.
5. Desarrollar en su ámbito geográfico proyectos de infraestructura de movilidad regional con todas las garantías ambientales, de acuerdo con la normatividad vigente y sus competencias.
6. Formular y adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de la Región Metropolitana, para dar prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.
7. Formular e implementar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad, incluyendo las establecidas en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

8. Procurar el uso del Río Bogotá como alternativa de movilidad y transporte público, con el fin de aumentar las alternativas sostenibles de transporte de la Región Metropolitana.

ARTICULO 32. *Agencia regional de movilidad.*

Créase la Agencia Regional de Movilidad, a través de la cual la Región Metropolitana ejercerá la autoridad Regional de Transporte, como entidad pública adscrita a la Región Metropolitana, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional. Esta entidad estará a cargo del Sistema de Movilidad Regional, el cual está integrado por el conjunto de infraestructuras y servicios de transporte público y privado de carácter regional que conectan las personas y mercancías entre los municipios del ámbito geográfico de la movilidad, así como los demás elementos requeridos para su organización, planeación, gestión, regulación, financiación y operación.

En materia de transporte público de pasajeros terrestre y férreo, la Agencia Regional de Movilidad, sin que medie requisito adicional, estará a cargo y ejercerá como autoridad de transporte de todas las modalidades de transporte público de pasajeros que conecten a los municipios del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente ley, en las rutas intermunicipales que tengan origen-destino en los municipios que conforman dicho ámbito geográfico, exceptuando la modalidad de transporte público especial de pasajeros.

Los servicios de transporte público de pasajeros en cualquier modalidad con origen y destino en una sola jurisdicción distrital o municipal, dentro del ámbito geográfico de la movilidad previsto en la presente Ley, incluyendo el transporte por cable, serán considerados radio de acción distrital o municipal y su autoridad de transporte será ejercida por el respectivo alcalde distrital o municipal, quienes podrán ceder su autoridad a la Agencia Regional de Movilidad.

Todos los actos administrativos sobre transporte público de pasajeros con radio de acción nacional que tengan relación con la región requerirán de un proceso previo de coordinación interinstitucional con la Agencia Regional de Movilidad, en el que se verifique el impacto de esta decisión en las competencias de la Región.

En su ámbito geográfico, para establecer nuevas concesiones viales o modificar las existentes en cuanto a su alcance físico o cambios de trazado, en cualquier corredor de la red nacional, concesionado o no concesionado, que supere la jurisdicción de un municipio o distrito, se deberá surtir un proceso de socialización interinstitucional entre la Agencia Regional de Movilidad y el concedente.

En ningún caso se entenderá que la aplicación de este Artículo implica una modificación de los contratos vigentes ni de los proyectos en estructuración antes de la entrada en vigencia de la presente Ley.

PARÁGRAFO 1. Los Alcaldes de los municipios que se vinculen a la Región Metropolitana en el hecho metropolitano o área temática de movilidad, actuarán como Junta Directiva de la Agencia, y reglamentarán el ejercicio de sus competencias, funciones y operación, en el marco de lo establecido en la presente Ley. Los alcaldes podrán delegar esta función en los Secretarios de tránsito o de Movilidad en los Municipios que lo tengan.

PARÁGRAFO 2. La Región Metropolitana podrá realizar el traslado de sus funciones al sector de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá para que actúe transitoriamente como Agencia Regional de Movilidad y autoridad regional de transporte, hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta que su Junta Directiva decida extender ese plazo.

Cuando la Secretaría Distrital de Movilidad asuma las funciones de Agencia Regional de Movilidad, el Consejo Regional, conformado por los municipios del área temática, actuará como su junta directiva para lo cual se dará su propio reglamento.

Artículo 33 – FUNCIONES DE LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD

- a) Formular y adoptar la política de movilidad regional, y diseñar, orientar, regular sus estrategias, programas y proyectos con el objetivo de lograr una movilidad asequible, accesible, segura, equitativa y sostenible, que impulse el desarrollo económico de la Región Metropolitana.

- Ley 2251 de 2022

"POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES -LEY JULIÁN ESTEBAN"

ARTÍCULO 2°. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

- a. **Sistema Seguro:** Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.
- b. **Responsabilidad compartida.** Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.
- c. **Seguridad Vehicular.** Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).
- d. **Seguridad en las vías.** Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

- **ACUERDOS DISTRITALES:**

- Acuerdo 663 de 2017

“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”

ARTÍCULO 1°. Objeto. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad

PARÁGRAFO. Para los efectos del presente Acuerdo se entenderá por racionalización del uso del vehículo particular la implementación de estrategias que promuevan el desplazamiento peatonal, un mayor uso del transporte público, la bicicleta, carro compartido u otro medio alternativo de transporte.

Artículo 2. Objetivos:

Mejorar la velocidad promedio de recorrido de la ciudad, incentivando el uso de carro compartido y demás medios alternativos, por parte de la ciudadanía en el Distrito Capital.

- Acuerdo 811 de 2021 Concejo de Bogotá, D.C

Por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C.

Artículo 2 – Definiciones

Movilidad sostenible: Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de proximidad, eficiencia, seguridad, equidad, bienestar, calidad de vida, competitividad y salud, de conformidad a lo dispuesto por la Ley 1964 de 2019.

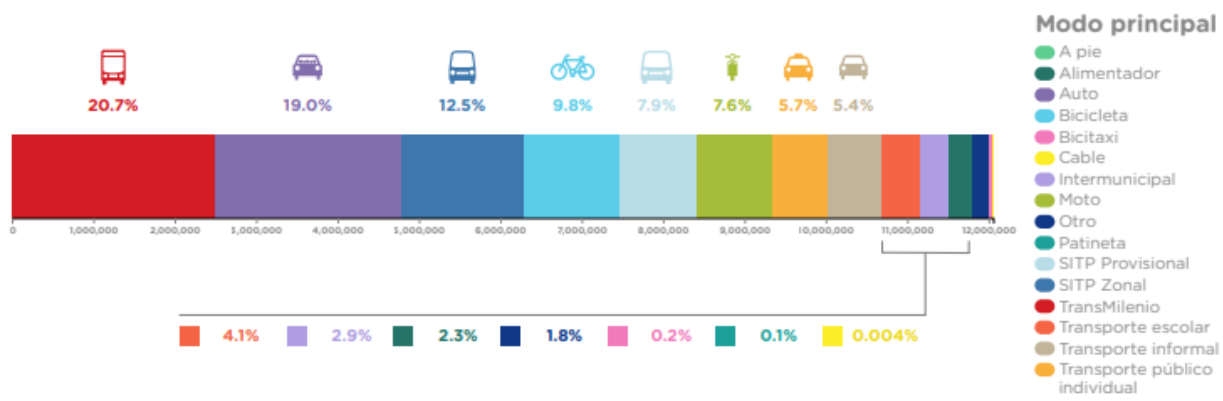
JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA:

Este proyecto de acuerdo surge desde tres premisas importantes: la primera es que soy consciente de que Bogotá necesita una mejor movilidad y, para esto, no podemos acostumbrarnos, ni mucho menos acomodarnos, a mantener una velocidad promedio de 25 km por hora que ocasiona más accidentes y trancones, que toman cerca de 74 minutos por viaje al día, disminuyendo la calidad de vida de los bogotanos. La segunda, se basa en los diferentes actos administrativos, acuerdos, políticas públicas y medidas restrictivas de movilidad en el pico y placa, se le ha declarado la guerra al carro particular, siendo este un actor vial importante que paga todo lo de Ley, pero que no se disfruta en su totalidad en el tiempo que transita en la ciudad. La tercera, es que, desde la institucionalidad, se debe proporcionar todas y cada una de las herramientas para que los ciudadanos gocen de su derecho de la libre circulación y elección de transporte sin ser coaccionados a guardar su vehículo particular.

Por lo tanto, se le presenta al Concejo de Bogotá, en materia de movilidad, la figura del uso del **Carro compartido** como una iniciativa para fortalecer la cultura, que debe ser promovida desde el gobierno, con la utilización del carro en, por lo menos, un 60% de su potencial de uso y el aprovechamiento de la malla vial de la ciudad para alcanzar mejoras en la calidad del aire y en los tiempos de recorrido dentro de la ciudad, factores que hacen de esta iniciativa un reto y un desafío, pero con miras al uso de todo el parque automotor de la ciudad.

El Observatorio de Movilidad de Bogotá reportó que para 2019 el automóvil era el segundo medio de transporte motorizado más utilizado en la ciudad, tendencia que se mantiene para 2023, evidenciando la importancia de este medio de transporte para los bogotanos. No obstante, 8 de cada 10 carros que circulan en la ciudad llevan 1 pasajero, lo cual se ve reflejado en el promedio de pasajeros por vehículo en la ciudad de 1,6.

Figura 4.25 Distribución porcentual de los viajes en vehículo en el área de estudio



En el mismo sentido, según la encuesta de Movilidad (2023), los habitantes de la ciudad realizan diariamente cerca de 1,7 millones de viajes en automóviles privados, configurando el 64% de los vehículos que circulan en la ciudad, pero representando tan solo un 14% del total de viajes de la ciudad.



Por ende, es necesario promover, mediante el presente proyecto de acuerdo, una transformación cultural que invite al ciudadano a hacer un aprovechamiento total de su vehículo donde, de esta manera, estaría aportando al desarrollo de una ciudad más amigable para todos sus habitantes. Con la cultura del **Carro Compartido** se podría generar que en Bogotá un millón de vehículos y camionetas contribuyan a una movilidad sostenible y segura.

Para alcanzar este objetivo, la anterior administración de la ex alcaldesa Claudia López anunció la creación de un nuevo marco normativo y regulatorio que recompensara el aprovechamiento completo de los cupos por vehículo particular. No obstante, se han identificado barreras jurídicas y normativas que impiden la implementación de la medida.

En términos de la Secretaría de Movilidad (2023), *«El Plan de Movilidad Sostenible y Segura orienta la actuación de la Administración Distrital hasta 2035 “el cual define e implementa una política de movilidad basada en el respeto por el medioambiente, la reducción de las inequidades territoriales, sociales y de género, la priorización de las poblaciones vulnerables y el acceso a la ciudad para todas y todos.” Sin embargo, en el plan de movilidad sostenible y segura de Bogotá, no se contempla la modalidad de “Carro Compartido”»*.

Por ende, es preciso recordar que en el marco de la discusión para la electrificación de la flota de transporte público se abordó la creación de un **“Sistema de Micro movilidad de uso Compartido”**, el cual se formuló como un conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los usuarios de vehículos su movilización o desplazamiento por la ciudad. El Sistema de Micro movilidad de Uso Compartido corresponde a los vehículos particulares, los cuales cuentan con la infraestructura, soporte y el mobiliario urbano destinado al Sistema de Micro movilidad de Uso Compartido.

CARPOOLING

En este punto, es posible revisar y analizar ejemplos internacionales de políticas de promoción para el uso del auto compartido. En primer lugar, durante los años 20, surgió la primera *Mitfahrzentrale* (del alemán *mitfahren*, en español viajar juntos) en Alemania y se hizo el primer viaje compartido en Berlín. “Estas centrales eran empresas físicas que se hallaban por lo general en las inmediaciones de las estaciones de trenes, y mediante un registro ponían en contacto a pasajeros y conductores que fuesen a hacer las mismas rutas para así ahorrar en el viaje” (Der Spiegel, 1986).

Luego, en medio de la crisis económica y petrolera en Estados Unidos y en Europa, y con el fin de optimizar el tráfico, el combustible y la economía, surgió el **“Carpooling o “Carsharing”** entre particulares durante la Segunda Guerra Mundial, impulsando unas políticas de ahorro de caucho introducidas por el gobierno americano.

A pesar de la creencia de que una política pública para incentivar esta forma de viajar es innovadora, en realidad nace en 1942 cuando el gobierno establece regulaciones para promover el ahorro de caucho, petróleo y otros recursos para la guerra dado que los japoneses tenían el control del 90% de las áreas de producción del caucho mundial.

En ese momento, Los estadounidenses habían adoptado el hábito del uso individual de los automóviles por lo que la *U.S. Office of Civilian Defense* estimó que, de continuar con esta práctica y sin la posibilidad de importaciones, presentaría un déficit de alrededor de 211.000 toneladas de caucho para objetivos esenciales como la guerra (*U.S. Office of Civilian Defense*, 1942, p.2). Por lo tanto, debido a esta alarmante situación, se establecieron planes para convencer a la población de que solo ahorrando estos recursos se podría ganar la guerra (*Oregon State Archives Exhibit*, 2008).

Años más tarde, durante la presidencia de Nixon (1969-1974), se establecieron una serie de políticas para incentivar de nuevo este modelo de viaje. En este punto, además de continuar con el modelo de los años cuarenta, se crearon los carriles BUS-VAO o de alta ocupación para dar ventajas a los vehículos con más pasajeros (el mínimo para utilizarlas era de cuatro personas), y el casual carpooling aumentó. N. Chan y S. Shaheen (2010, p.2) clasifican el carpooling en tres grupos diferentes:

1. **Acquaintance-based:** Aparece cuando el viaje es compartido entre miembros familiares o amigos (llamado más específicamente “*fampool*”) o compañeros de trabajo y conocidos.
2. **Organization-based:** Cuando los participantes se unen a un servicio, ya sea a través de una afiliación formal o utilizando simplemente la web de una organización. Este tipo no implica el uso del mismo *carpool* continuo, sino que permite la variación.
3. **Ad-hoc:** Surge cuando el *ridesharing* o ruta se hace con personas con las que no se mantiene ninguna relación y no implica la afiliación a ninguna organización. Es decir, es una forma más independiente de *carpooling* que se puede buscar, por ejemplo, a través de paneles de anuncios.



Ejemplos de Imágenes publicitarias impulsadas por el gobierno de Estados Unidos para incentivar el uso de Carro compartido.

En este sentido, se proponen desde este proyecto de acuerdo las siguientes acciones concretas que pueden contribuir a la institucionalización y fortalecimiento del carro compartido en Bogotá:

1. Planes de movilidad y alternativas de movilización:

En primer lugar, la implementación de un plan de movilidad estructurado que defina los incentivos para reducir la cantidad de carros en las calles de Bogotá, optimizando su capacidad, como medida para consolidar una movilidad sostenible compartida.

En el mismo sentido, promover la utilización de los denominados *Wheels*, como rutas específicas para universidades en las que estén articuladas la Secretaria de Movilidad, Seguridad y Educación con el fin de conectar estudiantes en Bogotá que compartan rutas similares desde y hacia el lugar de las instalaciones.

2. Movilidad sostenible:

El transporte es uno de los mayores desafíos para las grandes urbes en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera. Ante ello, durante los últimos años varias son las ciudades que han decidido comenzar a realizar un cambio de paradigma: pasar de pensar las políticas de transporte centradas en el auto, a hacerlo respecto a la movilidad de las personas como sujetos

Por ende, en segundo lugar, con el propósito de optimización de los tiempos por recorrido en la ciudad y la reducción de emisiones de CO₂, se debe formular el Plan de Movilidad guiado por un principio de optimización del transporte y planificación de ciudades sostenibles con movilidad compartida que haga efectivo el ahorro de tiempo, la comodidad para los viajeros, la mitigación de la congestión del tráfico y los niveles de estrés que estos conllevan para la ciudadanía, la promoción de estilos de vida más saludables, la reducción de contaminación del aire y del ruido y el aumento de seguridad en el tráfico.

3. Uso de carro compartido como solución al problema de Ultima milla:

Como tercera medida, la institucionalización del uso del carro compartido se presenta como una solución para satisfacer la demanda de transporte de última milla de cada ciudadano donde, mediante el uso del sistema de transporte público y la sinergia con el carro compartido, se podría brindar una solución a esta problemática latente que presentan los ciudadanos de Bogotá por la distribución de la ciudad que no ha sido abordada en el tiempo.

4. Uso y cultura de conducción:

Como medida complementaria, el desarrollo campañas culturales direccionadas a las actitudes, comportamientos y prácticas relacionadas con la conducción en las cuales se dé prioridad a la seguridad vial, cumpliendo y respetando las normas de tránsito, y donde se promuevan las conductas responsables entre los conductores y demás actores viales como los motociclistas, los biciusuarios y los peatones.

5. Movilidad inteligente:

Desde una perspectiva transformadora en el ámbito del transporte y la movilidad urbana, se debe contemplar en el Plan de Movilidad la figura de movilidad inteligente, en la la cual el carro compartido aporta significativamente, en términos de eficiencia y optimización para mejorar significativamente la eficiencia del transporte, reduciendo la congestión del tráfico y optimización de tiempo y combustible. De esta manera, el transporte y la movilidad se convierten en recursos accesibles para todas las poblaciones, aún aquellas en condición de discapacidad o movilidad reducida.

6. Promoción del Uso de Carro Compartido (o *Carpooling*) en Bogotá:

Por último, la institucionalización de la figura del carro compartido, promovida desde la administración distrital, como una forma de acercar y coordinar a grupos demográficos similares (familias, servidores públicos del Distrito, estudiantes universitarios y personal de salud en Bogotá) los cuales comparten ruta desde su lugar de residencia hasta su lugar de destino a diario.

IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal dado que no afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Los gastos que se generen por la presente iniciativa se entenderán que hacen parte de los programas y proyectos incluidos en los presupuestos de inversión anual y en el Plan Operativo Anual de Inversión de las entidades competentes, por lo que no requieren erogación o adición presupuestal alguna para el cumplimiento de los lineamientos planteados en el mismo.

MARCO ACOSTA RICO

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa libres

PROYECTO DE ACUERDO No 866 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA Y FORTALECE EL USO DEL CARRO COMPARTIDO PARTICULAR EN BOGOTÁ.****El Concejo de Bogotá D.C.**

El Concejo de Bogotá D.C. en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial las conferidas por numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto Promover el uso del carro particular en la modalidad de “Carro Compartido” con el fin de garantizar el acceso equitativo a los servicios de transporte para todos los ciudadanos en Bogotá.

Artículo 2. Lineamiento

1. Desde la secretaria Distrital de movilidad se desarrollarán campañas pedagógicas sobre los beneficios de la movilidad sostenible a través del carro compartido.
2. Implementar campañas en las que se priorice la seguridad vial, respeto por las normas de tránsito y la promoción de conductas responsables entre los conductores y los bici usuarios.
3. En cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, se creará la política pública distrital del carro compartido.
4. La secretaria Distrital de movilidad impulsará la creación de la iniciativa de “Día de Carro compartido en Bogotá” programándose el ultimo jueves de cada mes.
5. La secretaria de movilidad impulsará la creación de planes de movilidad y alternativas de circulación, para los carros que utilicen la medida de “Carro compartido.

Artículo 3. Creación de sistema de “Carro Compartido” en Bogotá

La Administración Distrital a través de la Secretaría Distrital de Movilidad desarrollará el sistema del uso del “Carro Compartido” destinado a la población que comparta desde el inicio y hasta el final su destino, dando como prioridad a las familias, los trabajadores del sector salud, los estudiantes universitarios y los servidores públicos del Distrito.

Parágrafo 1: La secretaria Distrital de Movilidad impulsará la excepción de pico y placa a aquellos usuarios y automóviles que utilicen la movilidad sostenible del carro compartido.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO No 867 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA SEMANA DEL CONTRIBUYENTE EJEMPLAR EN EL DISTRITO CAPITAL ”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETIVO

El presente Proyecto de Acuerdo, tiene como objetivo definir los lineamientos para la institucionalización de la semana del “contribuyente ejemplar en el Distrito”, el cual será conmemorado la segunda semana del mes de noviembre de cada anualidad, como reconocimiento y exaltación sobre la importancia de la contribución ciudadana en el Distrito Capital.

II. JUSTIFICACIÓN

Según la UNESCO la cultura puede definirse como:

“el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social. Ella engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias, (...)”

De ahí que se pueda observar que el ámbito cultural refiere a todo aquello que rodea a los individuos, lo que les representa y les hace representativos dentro de un grupo social determinado que a su vez los diferencia de los otros grupos sociales.

Al respecto la Organización de las Naciones Unidas, en la Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales de 1982, afirmó que la cultura atraviesa todas las dimensiones del capital social, lo que la convierte en el cuarto pilar de desarrollo sustentable.

Por su parte la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible sostiene que la cultura es un eje transversal en el desarrollo económico y social de las naciones.

De ahí que la cultura tal y como lo menciona la Unesco permite reflexionar al hombre sobre sí mismo y producto de dichas reflexiones se toman decisiones que inciden en la construcción de escala de valores como en la construcción y desarrollo social.

Ahora bien, la cultura tributaria encuentra sus raíces en la Antigua Grecia bajo la figura de liturgia que consistía en un ejercicio público obligatorio de contribución o carga financiera para los ciudadanos y mentecos adinerados. Las cuales eran designadas por los gobernantes.

La liturgia estaba legitimada por la idea de que “la riqueza personal no se poseía más que por delegación de la ciudad”¹⁶. Al respecto, El Filósofo Jenofonte en su diálogo socrático el Económico¹⁷ estableció:

Además, veo que la ciudad te ha impuesto ya grandes contribuciones: el mantenimiento de un caballo, la coregía, la gimnasiarquía y la aceptación de presidencias: en caso de declararse una guerra, estoy seguro de que te impondrían los gastos de una trierarquía y unos gravámenes tan grandes que no podrías soportarlos fácilmente. Y en caso de que parezca que has quedado por debajo de las expectativas de los atenienses no te impondrían un castigo menor que si te hubieran sorprendido robándoles su dinero

Jenofonte, op. cit. ii.6

➤ El pago de los impuestos

Durante el desarrollo de las civilizaciones humanas han encontrado la forma de recaudar impuestos de sus habitantes para asegurar la construcción de obras de infraestructura, financiamiento de guerras entre otras actividades. Es de resaltar que los mencionados impuestos son anteriores a la implementación de la moneda metálica de ahí que existieran otros modelos o métodos de pago.

➤ Historia de los impuestos

En la antigua Mesopotamia por ejemplo existía un impuesto por enterrar un cadáver en una tumba era de siete barriles de cerveza, 420 panes, dos celemines de cebada, un manto de lana, una lana, una cabra y una cama para el cadáver¹⁸. Hacia los años 2000-1800 AC, hay evidencia de un sujeto que pago un impuesto con 18.880 escobas y 7 troncos.

En el Antiguo Egipto fue una de las civilizaciones pioneras en organizar el sistema fiscal, el cual data de aproximadamente el año 3000 a.c., después de la unificación del Alto y Bajo Egipto por parte de Narmer conocido como el primer faraón de Egipto.

¹⁶ Austin Michael y Pierre Vidal-Naquet (2007). Économies et sociétés en Grèce ancienne, Armand Colin, P347

¹⁷ El Económico es un diálogo socrático sobre la economía doméstica y la agricultura de la Antigua Grecia, escrito por el historiador, militar y filósofo Jenofonte

¹⁸) Relato de la historiadora Tonia Sharlach. universidad Oklahoma State, véase en <https://www.nationalgeographic.es/historia/impuestos-origen-historia-cronologia>

Dicho sistema fiscal se consolidó en los viajes que realizaban los gobernantes por todo el imperio, un evento que era conocido como el Shemus Hor (seguimiento de Horus), en donde se evaluaban las posesiones de sus súbditos como por ejemplo el ganado, la cerveza y las cosechas, para luego recaudar los impuestos correspondientes; esto permitió que recaudaran ingresos para construir proyectos cívicos, como las pirámides de Guiza¹⁹.

Ahora bien el sistema tributario del Antiguo Egipto tuvo un desarrollo hacia los años 1539-1075 a.c, cuando los funcionarios del imperio descubrieron una nueva forma de gravar a la gente en sus ganancias a través del nilómetro²⁰

Por su parte en el Imperio Mauryan de la India entre los años 321- 185 a.c. se realizaba el concurso anual de ideas para resolver problemas de la administración, cuyo ganador era perdonado de sus deudas y se le otorgaba una especie de amnistía fiscal.

Mientras en la Antigua Roma el emperador Vespasiano (r.69-79) impuso un impuesto innovador sobre la orina de la gente, debido al hecho que el amoniaco era un producto de suma utilidad para el imperio por cuanto con el mismo se utilizaba como fertilizante y en la producción de cueros, además de otros usos.

Entre los siglos XV Y XVI, en el imperio Azteca se caracterizaba por poseer un complejo sistema de recaudación tributaria que agrupaba una serie de artículos que se recaudaban en diferentes niveles del gobierno. Así todos los impuestos llegaban a la Triple Alianza²¹, en donde se registraba quien aportaba que mediante una matrícula de tributos²², que demuestra cuánto recaudaba el imperio azteca cada temporada.

En 1698 el reformador ruso Pedro el grande instituyó un impuesto sobre la barba a todo ciudadano que deseara dejarse crecer la barba, en donde los campesinos pagaban una pequeña cuota, mientras que los nobles y los comerciantes tenían que pagar hasta 100 rublos.

¹⁹ Véase en: <https://www.nationalgeographic.es/historia/impuestos-origen-historia-cronologia>

²⁰ Nilómetro: era un aparato que permitía medir el nivel de río Nilo, si el nivel del agua era alto indicaba una cosecha abundante, o tanto los impuestos eran más altos". <https://www.nationalgeographic.com/history/article/160517-nilometer-discovered-ancient-egypt-nile-river-archaeology>

²¹ Triple Alianza: se conocía como el órgano central del Gobierno azteca. <https://www.nationalgeographic.es/historia/impuestos-origen-historia-cronologia>

²² Matrícula de Tributos: registra en forma pictográfica los tributos que en la Preconquista (siglos XV-XVI) los pueblos sujetos debían entregar en forma periódica a México-Tenochtitlan, centro de la Triple Alianza (conformada por México, Tetzaco y Tacuba). A estos escritos se les llamaba en náhuatl tequiamatl, que significa papel o documento referente a los tributos. <http://bdmx.mx/documento/matricula-tributos>

➤ La cultura Fiscal o tributaria

La cultura fiscal es un aspecto fundamental para el desarrollo de los estados, pues los pagos realizados por los ciudadanos bajo ese concepto representan uno de los principales pilares de las finanzas públicas. Ya que a través de los mismos se busca que el Estado garantice la ejecución y prestación de servicios básicos de calidad tales como educación, salud e infraestructura; Con el objetivo de beneficiar la calidad de vida de la población.

Ahora bien diversos autores han definido la Cultura de la siguiente forma:

Para Roca la cultura tributaria es un “conjunto de información y el grado de conocimientos que en un determinado país se tiene sobre los impuestos, así como el conjunto de percepciones, criterios, hábitos y actitudes que la sociedad tiene respecto a la tributación”²³.

Tualombo definen la cultura tributaria como la actitud que poseen los ciudadanos en cuanto al pago de impuestos, los cuales son obligaciones que se tienen con el Estado tal como lo ampara la ley y dicho valor se paga de acuerdo con la capacidad contributiva de cada ciudadano²⁴.

Para Avalos & Loyola la cultura tributaria es una herramienta importante que ayuda a fortalecer el sistema tributario y nace con la necesidad de generar y recaudar ingresos²⁵. En donde el propósito fundamental es la recaudación para el pasivo público y abastecer de bienes y servicios que satisfagan las necesidades de todas las comunidades así como, el mantenimiento de la economía y el desarrollo del país.

Por su parte Guevara menciona que existe un alto grado de inconciencia cívica en materia tributaria, junto a una apreciación de cierto riesgo por la informalidad²⁶, permitiendo a los países de Sudamérica reducir los altos muestrarios de evasión y contrabando que aún existe en los países.

Para Reategui “la cultura tributaria es un conjunto de valores creencias y actitudes compartidos por una sociedad respecto a la tributación y a la observancia de las leyes que rigen”²⁷. Asimismo, se menciona que la cultura tributaria es la base fundamental para recaudar impuestos y garantizar la sostenibilidad y desarrollo del país.

²³ Roca, C. (2008). Estrategias para la formación de la cultura tributaria. 42ª Asamblea general del CIAT, 10.
https://www.ciat.org/Biblioteca/AsambleasGenerales/2008/Espanol/guatemala42_2008_tema1_Guatemala.pdf

²⁴ Tualombo, J., Bravo, M. y Macías, F. (2023). Evolución de la cultura tributaria en el Ecuador. En W. Proaño, J. Tualombo, F. Macías, y D. Marcillo (Eds), Cultura Tributaria en Entidades Públicas y Privadas (pp. 79-85). ALEMA.

²⁵ Avalos, J. & Loyola, J. (2019). La Cultura tributaria en el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las micro y pequeñas empresas del sector comercio del distrito de Chupimarca – 2018 [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]
http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/1740/1/T026_71452663_T.pdf

²⁶ Guevara, D. (2015-2019). Plan de desarrollo concertado de la provincia de Barranca. Extraído de
<https://www.gob.pe/institucion/munibarranca/informes-publicaciones/2013527-plan-de-desarrollo-concertado-2015-2021>

²⁷ Reategui, A. (2016). Importancia de la cultura tributaria en el Perú. Revista de Investigación de Contabilidad, 1 (1), 73-90.
https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_apfb/article/view/898

De ahí que ramas del conocimiento como la psicología juegan un papel importante en la cultura del recaudo, pues el estudio de la cultura tributaria aborda percepciones de conceptos como la equidad, la confianza en las instituciones gubernamentales. Al respecto, la teoría psicológica establece que ciudadanos perciben que la eficacia de las políticas tributarias tienen un impacto significativo.

En consecuencia podemos observar que la cultura tributaria es un mecanismo importante que contribuye al fortalecimiento del sistema tributario que surgió con la necesidad de recaudar para el gasto público con la finalidad de satisfacer necesidades sociales, y establecer

la economía y desarrollo del país con la política que reducen la inflación de la economía del mercado.

- Ejemplos de cultura Tributaria en el mundo

En Bangladesh se celebra el Día Nacional del Impuesto sobre la Renta cada año el 15 de septiembre hasta el lanzamiento del día de la presentación formal el 30 de septiembre, fecha en que se tramita más del 80% de las declaraciones del impuesto sobre la renta.

En Sudáfrica se ha intensificado la Cultura Tributaria, mediante vehículos móviles que se encargan de proporcionar información fiscal a las zonas más apartadas del país, con ello buscar crear una mayor conciencia sobre el recaudo y la reinversión en obras de infraestructura.

En Nigeria mediante un programa de televisión se pretende llegar a los contribuyentes de forma clara y directa, con el objetivo de concientizar a la ciudadanía sobre la importancia de la contribución.

- **Influencia de la educación en materia tributaria**

La educación juega un papel importante en la formación de la cultura tributaria, pues una ciudadanía correctamente informada y educada en materia fiscal y tributaria, es conciente de sus responsabilidades tributarias.

Ahora bien la educación juega un papel trascendental pues es el primer paso para fomentar la cultura ciudadana, ya que los ciudadanos informados son mas concientes de sus obligaciones fiscales y tributarias. Puesto que, los ciudadanos son concientes que los recursos recaudados serán útiles para el desarrollo social y económico.

Al respecto, OCDE ha establecido la guía sobre la educación tributaria en el mundo, denominada “fomentando la cultura tributaria, el cumplimiento fiscal y la ciudadanía” en donde resalta que la educación de los contribuyentes está íntimamente ligada a la realidad económica, social y cultural de cada lugar. De allí, que no existe una deficiencia única que englobe todas las prácticas de cada país ni que sea aplicable a todos los grupos de contribuyentes.

Por tanto la Educación Cívico- Tributaria debe abarcar una serie extensa de actividades que involucren a las entidades gubernamentales mediante programas que fomenten la conducta responsable en la tributación así como iniciativas de la sociedad civil en pro de la participación ciudadana en los debates políticos sobre la redistribución de los recursos.

Estudios recientes, incluidos los de la OCDE, reflejan un vínculo directo entre la ética fiscal y la percepción de los ciudadanos tanto en materia tributaria como acerca de la calidad del gasto público²⁸. Lo que demuestra que hay mayor predisposición a pagar impuestos entre aquellos segmentos sociales que perciben una mayor calidad de los servicios públicos prestados.

En Colombia se promueve la educación fiscal a través del programa “Cultura de la Contribución en la Escuela” enfocado a niños de primaria y secundaria que tiene como objetivo fortalecer la educación fiscal. La Agencia Nacional de Impuestos y Aduanas (DIAN), con el apoyo de las Secretarías de Educación e Instituciones Educativas, busca promover la construcción de un sistema de valores que facilite la ciudadanía fiscal; ayude a los estudiantes a comprender la razón de ser de los impuestos; influya en el cumplimiento a mediano y largo plazo, y promueva la aceptación social de los impuestos.

III. ANTECEDENTES

El presente proyecto de acuerdo no cuenta con antecedentes.

IV. MARCO NORMATIVO

➤ CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 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.

Artículo 317. Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción. (...)

²⁸ OCDE/CEPAL (2011): Perspectivas Económicas de América Latina 2012: Transformación del Estado para el Desarrollo, Ediciones OCDE, París, <http://dx.doi.org/10.1787/leo-2012>

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. (...)

NORMAS NACIONALES

- **Decreto 1604 de 1966** “Por el cual se dictan normas sobre valorización (Adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968)”

Artículo 2°. El establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización se harán por la respectiva entidad nacional, departamental o municipal que ejecuten las obras, y el ingreso se invertirá en la

construcción de las mismas obras o en la ejecución de otras obras de interés público que se proyecten por la entidad correspondiente.

En cuanto a la Nación, estos ingresos y las correspondientes inversiones funcionarán a través de un Fondo Rotatorio Nacional de Valorización dentro del Presupuesto Nacional.

- **Decreto Ley 1421 de 1993** “Por el cual se dicta el Régimen Especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”

Artículo 157. Valorización. Corresponde al Concejo establecer la contribución de valorización por beneficio local o general; determinar los sistemas y métodos para definir los costos y beneficios de las obras o fijar el monto de las sumas que se pueden distribuir a título de valorización y como recuperación de tales costos o de parte de los mismos y la forma de hacer su reparto. Su distribución se puede hacer sobre la generalidad de los predios urbanos y suburbanos del Distrito o sobre parte de ellos. La liquidación y recaudo pueden efectuarse antes, durante o después de la ejecución de las obras o del respectivo conjunto de obras.

La contribución de valorización por beneficio general únicamente se puede decretar para financiar la construcción y recuperación de vías y otras obras públicas. A título de valorización por beneficio general no se puede decretar suma superior al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos corrientes del Distrito recaudados en el año anterior al de inicio de su cobro.

- **LEY 2277 DE 2022** “Por medio de la cual se adopta una Reforma Tributaria para la Igualdad y la Justicia Social Y Se Dictan Otras Disposiciones”

NORMAS DISTRITALES

- **ACUERDO 442 DE 1996** “Por el cual se actualiza el Decreto 807 de 1993” dispone:

Artículo 16 establece que las declaraciones tributarias deberán presentarse en los lugares y dentro de los plazos, que para tal efecto señale el Secretario de Hacienda Distrital. Así mismo, el gobierno distrital podrá recibir las declaraciones tributarias a través de bancos y demás entidades autorizadas para el efecto.

Artículo 130 dispone que el pago de los impuestos, anticipos, retenciones, intereses y sanciones, de competencia de la Dirección Distrital de Impuestos, deberá efectuarse en los lugares y dentro de los plazos que para tal efecto señale el Secretario de Hacienda Distrital. El Gobierno Distrital podrá recaudar total o parcialmente tales impuestos, sanciones e intereses, a través de los bancos y demás entidades financieras (...). ”.

- **ACUERDO 26 DE 1998** “Por el cual se adoptan medidas de simplificación tributaria en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones” dispone:

Parágrafo 3° del artículo 1° y 8° establecen que el pago de las obligaciones tributarias allí mencionadas deberá efectuarse atendiendo los plazos especiales que establezca la Secretaría Distrital de Hacienda

- **ACUERDO 927 DE 2024** dispone en:

Artículo 283 establece el Sistema mixto de declaración y facturación para impuestos distritales y el artículo 11° ibídem contempla que: “La Secretaría Distrital de Hacienda, podrá otorgar descuentos a los contribuyentes del Impuesto Predial Unificado y del Impuesto sobre Vehículos Automotores, por hechos como pronto pago, presentación electrónica, inscripción en el RIT, notificación electrónica, y pago virtual entre otras, lo anterior de conformidad a las condiciones y plazos señalados en el reglamento que se adopte para este efecto. Estos descuentos no podrán exceder del trece por ciento (13%) del valor del impuesto a cargo. No obstante, lo anterior, en ningún caso el descuento por pronto pago podrá ser inferior al 10% del impuesto a cargo.

- **Decreto Distrital 474 de 2016** “Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo 648 de 2016 que simplifica el sistema tributario Distrital y se dictan otras disposiciones”, modificado por los Decretos Distritales No. 063 de 2 de marzo de 2021 y 111 de 2022 establece:

Artículo 3°. La declaración inicial para acceder al Sistema de Pago Alternativo por Cuotas Voluntario (SPAC) deberá presentarse por la página WEB o cualquier medio virtual dispuesto por la Secretaría Distrital de Hacienda, en el plazo que para el efecto establezca dicha entidad.

Artículo 8°. Pago del Impuesto Predial Unificado. El impuesto Predial Unificado se pagará de acuerdo con la resolución que expida la Secretaría Distrital de Hacienda a través de la cual establece los lugares, plazos y descuentos para la presentación de las declaraciones tributarias y el pago de los impuestos administrados por la Dirección Distrital de Impuestos, en una de las siguientes modalidades: a) En su totalidad, a través de factura y en un solo pago en el plazo que para el efecto establezca la Secretaría Distrital de Hacienda. b) En cuotas de igual valor previa declaración privada cuando se opte por el Sistema de Pago Alternativo por Cuotas Voluntario (SPAC). c) A través de declaración privada. (...)”

Artículo 10°. Facturación del Impuesto Predial Unificado y Vehículos Automotores. El valor total a cargo por Impuesto Predial Unificado y por Impuesto de Vehículos Automotores, se cobrará al sujeto pasivo o responsable a través del sistema de facturación cuando haya lugar a ello, siendo este el sistema principal y el declarativo el subsidiario.

Artículo 16°. La Secretaría Distrital de Hacienda definirá en la resolución por la cual se establecen los lugares, plazos y descuentos para la presentación de las declaraciones tributarias y el pago de los impuestos administrados por la Dirección de Impuestos de Bogotá, los incentivos para el pago establecidos en el artículo 11 del Acuerdo 648 de 2016.

- **Decreto Distrital 979 de 2024** “Por medio del cual se reglamentan los artículos 290 y 292 del Acuerdo Distrital 927 de 2024”

Artículo 11° estableció que la declaración y pago de la Sobretasa Bomberil, se hará a través del formulario del impuesto de industria y comercio y con los mismos medios de pago.

- **Resolucion No. SDH-000287 de 2025** “Por la cual se establecen los lugares, plazos y descuentos que aplican para cumplir con la presentación de las declaraciones y el pago de los tributos administrados por la Dirección de Impuestos de Bogotá- DIB de la Secretaría Distrital de Hacienda para el año gravable 2025”

V. COMPETENCIA

DECRETO LEY 1421 DE 1993 ESTATUTO ORGÁNICO DE BOGOTÁ D.C.

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.

VI. 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.

De igual manera el presente acuerdo de ciudad se encuentra contemplado dentro del Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Camina Segura dentro del Objetivo Estratégico “Bogotá Confía En Su Gobierno”, 16.7. Programa 38. Gestión eficiente de los ingresos y gastos enfocados en la confianza ciudadana el cual busca que la administración tributaria fortalezca el recaudo tributario, se reduzca la evasión, haciendo a los contribuyentes se sientan más partícipes en el desarrollo de la ciudad.

Asi mismo el presente acuerdo ayuda a la consecución del artículo 230 Comisión de expertos para el estudio de incentivos tributarios establece que la Secretaría Distrital de Hacienda durante el año 2025 revisará los tributos vigentes en el Distrito Capital, con el fin de presentar ante el Concejo Distrital una propuesta que optimice el recaudo de los ingresos de la ciudad con criterios de progresividad y competitividad, mejorando el servicio a los contribuyentes y garantizando el adecuado cumplimiento de sus obligaciones tributarias.

En esta revisió

n, se contemplarán aquellos incentivos que favorezcan la generación de empleo, el crecimiento económico de la ciudad, así como, la formalización y la inclusión financiera.

Aunado a lo anterior, el presente acuerdo de ciudad ayudará al cumplimiento de la metas producto: (i) 5.39. denominada “Camino hacia una democracia deliberativa con un gobierno cercano a la gente y con participación ciudadana”, la cual busca mejorar los niveles de satisfacción de las y los contribuyentes y (ii) 5.38. Gestión eficiente de los ingresos y gastos enfocados en la confianza ciudadana

VII. CONCLUSIÓN

Por lo anterior y en atención a la naturaleza de las disposiciones previamente expuestas, se pone en consideración del Honorable Concejo de Bogotá D.C. esta iniciativa con el fin que esta sea debatida y eventualmente aprobada por esta Corporación Pública.

Cordialmente,

Marco Acosta Rico

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No 867 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA SEMANA DEL CONTRIBUYENTE EJEMPLAR EN EL DISTRITO CAPITAL ”**

El Concejo de Bogotá D.C

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 1 y 9 del artículo 313 de la Constitución Política, los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 y los artículos 12, 13 y 84 de la Ley 1801 de 2016,

ACUERDA

Artículo 1. OBJETO. El presente Acuerdo busca definir los lineamientos para la institucionalización la semana del “contribuyente ejemplar en el Distrito”, la cual será conmemorada segunda semana del mes de noviembre cada anualidad, como reconocimiento y exaltación sobre la importancia de la contribución ciudadana en el Distrito Capital.

Artículo 2. LINEAMIENTOS. La Administración Distrital en cabeza de la secretaria Hacienda, definirá los lineamientos para escogencia del contribuyente ejemplar en el Distrito Capital, teniendo en cuenta los siguiente:

1. Generar un reconocimiento público a los contribuyentes (personas naturales y jurídicas) que han cumplido de manera puntual y habitual con sus obligaciones fiscales.
2. Desarrollar e implementar programas de educación tributaria dirigidos a los distintos grupos etarios, que fomenta la cultura de pago para evitar el fenómeno de la evasión y sus consecuencias.
3. Desarrollar e implementar campañas de sensibilización que mitigen la desconfianza ciudadana con el sistema contributivo del distrito, promocionando la transparencia en el manejo de los recursos públicos mediante la rendición cuentas e informes sobre la inversión y destinación de los tributos recaudados.

Artículo 3. ACTIVIDADES CONMEMORATIVAS. Dentro del marco de la semana del contribuyente ejemplar, a través de la Secretaría de Hacienda, se organizarán actividades conmemorativas, tales como:

- a) Foros informativos sobre la importancia del cumplimiento tributario y sus beneficios.
- b) Reconocimientos públicos a contribuyentes destacados y responsables.
- c) Talleres y capacitaciones sobre derechos y obligaciones tributarias.
- d) Campañas de sensibilización sobre la cultura tributaria.
- e) Desarrollo de acuerdos para alivios tributarios o beneficios fiscales.

Artículo 4. La Secretaría de Hacienda tendrá como incentivo para los contribuyentes ejemplares:

1. El reconocineto por buena cultura de pago en la página web de la secretaria de hacienda.
2. Generación de un certificado de reconocimiento por buen comportamiento tributario.
3. La habilitación de una taquilla preferencial para contribuyentes ejemplares que se encuentren al día en sus obligaciones, para facilitar sus trámites de manera ágil.
4. Creación e implementación
5. del sello de buen contribuyente a los contribuyentes ejemplares

Artículo 5. INSPECCION DE VIGILANCIA Y CONTROL. La secretaria de Hacienda en coordinación con la secretaria Desarrollo Económico, serán las encargadas de coordinar y dirigir las actividades y proyectos para el cumplimiento del objeto del presente acuerdo.

Artículo 6. REGLAMENTACIÓN. La Secretaría de Hacienda contará con un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación del acuerdo para establecer la reglamentación correspondiente y asegurar su ejecución.

Artículo 7. VIGENCIA. El presente proyecto de acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No 868 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DISTRITAL ‘BOGOTÁ, DESTINO DE FE Y PATRIMONIO’, ORIENTADO AL FORTALECIMIENTO DEL TURISMO RELIGIOSO CON ENFOQUE CULTURAL, PATRIMONIAL Y ESPIRITUAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

1. OBJETIVO:

El objetivo del proyecto de acuerdo es crear e implementar el Programa Distrital “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio”, como una estrategia de fortalecimiento del turismo religioso en Bogotá, orientada al desarrollo económico, cultural y social de la ciudad, mediante el reconocimiento, valoración y promoción del patrimonio arquitectónico, espiritual y cultural asociado a las diversas expresiones de fe, con especial énfasis en las manifestaciones de la comunidad de Fe, garantizando la participación activa de las comunidades religiosas y la articulación interinstitucional para su implementación, sin generar nuevas cargas fiscales para el Distrito.

2. JUSTIFICACIÓN

El presente Proyecto de Acuerdo busca establecer el **Programa Distrital “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio”**, como una estrategia de ciudad orientada a fortalecer el turismo religioso en sus dimensiones cultural, patrimonial, espiritual y económica, reconociendo el valor de las expresiones de fe como parte integral del desarrollo local y Distrital.

Bogotá es una ciudad caracterizada por su pluralidad espiritual y religiosa. Esta pluralidad se expresa en una amplia presencia de comunidades de fe, templos históricos, celebraciones, prácticas y bienes patrimoniales que constituyen un activo cultural poco visibilizado dentro de la política turística y cultural del Distrito. En este contexto, el turismo religioso representa una oportunidad para promover el respeto por la libertad de culto consagrada en el artículo 19 de la Constitución Política de Colombia, al tiempo que dinamiza la economía local, promueve el emprendimiento y fortalece la identidad y el tejido social.

A pesar de la existencia de numerosas iglesias, centros de culto y expresiones religiosas en distintas localidades, el enfoque tradicional del turismo en Bogotá ha privilegiado rutas convencionales y patrimonios arquitectónicos no religiosos, dejando por fuera gran parte del patrimonio espiritual y simbólico de la ciudad. Esta omisión limita el potencial de lugares y comunidades con alto valor histórico, cultural y espiritual, que podrían ser integrados en rutas temáticas, recorridos patrimoniales, festivales culturales y procesos pedagógicos.

El desarrollo del turismo religioso, desde un enfoque programático y sin generar cargas fiscales, ofrece múltiples beneficios: promueve el emprendimiento local, incentiva la protección y apropiación del patrimonio arquitectónico y espiritual, fomenta el diálogo interreligioso y la convivencia pacífica, y contribuye a una cultura de reconciliación. Además, permite visibilizar sectores históricamente marginados dentro de la narrativa oficial, como el protestantismo, cuya presencia activa desde el siglo XIX ha dejado un legado valioso en templos, misiones, instituciones educativas y acciones sociales que aún fortalecen el bienestar comunitario.

Desde el punto de vista normativo, este proyecto se fundamenta en la **Ley 133 de 1994** (libertad religiosa), la **Ley 397 de 1997** (patrimonio cultural), la **Ley 300 de 1996** y la **Ley 2068 de 2020** (turismo), así como en los compromisos establecidos en el Plan de Desarrollo Distrital vigente, que promueven el fortalecimiento del sector cultural y turístico con enfoque territorial e incluyente.

El Programa “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio” permitirá articular esfuerzos institucionales, comunitarios y sectoriales para posicionar el turismo religioso como un eje complementario de desarrollo cultural y económico, mediante acciones concretas que no requieren nuevas estructuras ni inversión adicional, sino una mejor coordinación interinstitucional y reconocimiento de los valores culturales y espirituales ya existentes en el territorio.

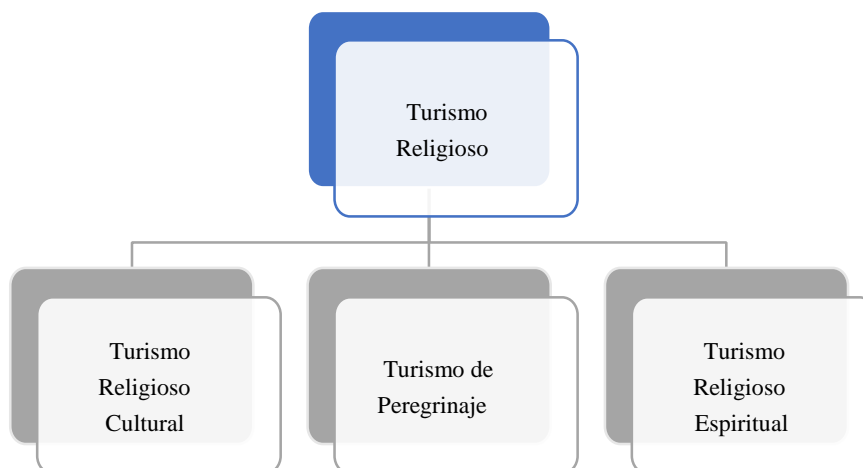
En consecuencia, este Proyecto de Acuerdo constituye una oportunidad para consolidar una visión de ciudad más abierta, participativa y respetuosa de su diversidad religiosa, promoviendo una cultura ciudadana basada en el reconocimiento mutuo, la valoración del patrimonio y el respeto por la espiritualidad de todas las comunidades.

2.1 Turismo religioso: El turismo religioso es un sector de la economía que registra una gran dinámica a nivel mundial, algunas cifras del sector según la Organización Mundial de Turismo (OMT), muestra que aproximadamente el 20%, cerca de 300 millones de turistas, los cuales generan US 18.000 millones en utilidades, cifras que lo ubican como uno de los segmentos turísticos con un potencial de desarrollo muy importante.

Para el caso de Bogotá, cuenta con un amplio e importante oferta de lugares que desarrollan actividades y eventos de tipo religioso, asociados a la religión Cristiana Evangélica y la católica. Teniendo en cuenta estudios de la Secretaria de Gobierno Distrital en Bogotá el 92 % de la población profesa una creencia religiosa.

Está claro que en el turismo religioso encontramos una gran oportunidad para el desarrollo económico y social de la Ciudad, la generación de oportunidades, de empleo y el fomento a la inversión

Según el informe del Observatorio de Turismo citando como fuente Procolombia existen tres términos de turismo religioso las cuales son:



Fuente: ProColombia, 2019. Elaboró Observatorio de Turismo

- 1. Turismo Religioso Cultural:** Los lugares religiosos son visitados por peregrinos y por turistas no religiosos que además del significado religioso, visitan los lugares por su valor histórico y cultural.
- 2. Turismo de Peregrinaje:** Los santuarios de peregrinación son construidos alrededor de tumbas de personas santas, sitios históricos asociados con santos y profetas, lugares de aparición y formaciones ambientales o estructuras que sugieren interacción divina en la tierra y este turismo se subdivide en cuatro categorías.
- 3. Turismo Religioso Espiritual:** Viaje de turistas y su objetivo es para el mejoramiento espiritual, recibir un direccionamiento espiritual de alguna de las confesiones de fe en la ciudad mediante convocatorias a encuentros, Convenciones, retiros, entre otros.

Este último es del turismo religioso que comprende los eventos del sector interreligioso de la ciudad representado en Convenciones, encuentros, retiros espirituales, eventos masivos, congresos, conciertos de música Góspel distrital y en localidades, entre otros.

Otro aspecto a tener en cuenta es el valor asociado a este turismo religioso representado en demanda de varios sectores como son:

- Transporte (aéreo y terrestre)
- Alojamiento (hoteles, hospedajes)
- Alimentación (restaurantes, cafeterías)
- Comercio (de vestuario, calzado, accesorios, otros)
- Visitas a lugares turísticos
- Agencias de viaje

También es importante tener en cuenta que las confesiones religiosas Cristianas Evangélicas han venido realizando eventos masivos ocupando los escenarios del Distrito Capital con beneficios económicos muy importantes para sus finanzas, sin embargo, son varios eventos de este tipo han tenido que migrar y realizarlos en otras ciudades entre ellas (Cali, Medellín, Barranquilla) primero por el apoyo de las administraciones de estas ciudades concerniente en la facilidad del préstamo los escenarios y segundo por los costos asociados a la logística y demás que son muy inferiores a los que tiene Bogotá, pensando en los beneficios económicos para cada ciudad y los sectores asociados anteriormente.

Por otra parte, en la discusión y aprobación del Plan de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”, quedo incluida una proposición que presente para que se tuviera en cuenta el Turismo Religioso como un factor importante en la reactivación económica de la ciudad.

12.4. Programa 19. Desarrollo empresarial, productividad y empleo. El programa parte de la necesidad que tiene Bogotá de posicionarse como un destino atractivo para la inversión extranjera, la creación y potencialización de empresas innovadoras, la realización de grandes eventos, realizar aprovechamiento económico racional del espacio público y la atracción de turistas. Para ello, este programa fortalecerá el tejido empresarial de Bogotá mediante estrategias que promuevan mejoras en la productividad de las empresas a través de la innovación, la participación en mercados internacionales y el posicionamiento de la ciudad como destino de inversión extranjera directa y epicentro de eventos de ciudad con alcance internacional.

De igual manera, el programa buscará posicionar a Bogotá como un destino turístico, religioso, cultural, recreo-deportivo y de grandes eventos, destacado a nivel nacional e internacional. Para ello se apoyarán, financiarán y fortalecerán las iniciativas que han venido teniendo lugar en materia turística y deportiva. Como iniciativa, se pretende crear la red distrital de miradores comunitarios, donde pueda ser aprovechada la geografía y la altimetría de la ciudad, donde se combinen la riqueza artística, cultural y gastronómica. Además, se propone la creación de una ruta turística como una iniciativa innovadora para diversificar la oferta turística y brindar a los visitantes experiencias culturales y gastronómicas en la ciudad, priorizando las plazas de mercado.

2.2. Desafíos para la Implementación del Programa “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio”

La puesta en marcha del **Programa Distrital “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio”** enfrenta una serie de desafíos que deben abordarse de forma participativa, progresiva y articulada entre las entidades del Distrito, las comunidades de fe, el sector cultural y turístico, y la ciudadanía en general.

Estos desafíos, si bien no representan impedimentos insalvables, requieren planeación cuidadosa y voluntad política para lograr una implementación efectiva, sostenible y respetuosa:

1. Baja visibilidad institucional del turismo religioso: A pesar de su potencial, el turismo religioso aún no es plenamente reconocido como un eje estratégico dentro de la planeación turística distrital. Su escasa inclusión en los planes sectoriales limita la priorización de acciones y recursos existentes.

2. Ausencia de un inventario actualizado: No se cuenta con un registro georreferenciado, categorizado y actualizado de espacios, rutas, actores, eventos y bienes relacionados con el turismo religioso, lo cual dificulta su promoción, conservación e integración en la oferta turística de la ciudad.

3. Brechas en la narrativa patrimonial: Algunas expresiones religiosas, especialmente las no tradicionales o de origen protestante, han sido históricamente excluidas o subrepresentadas en los relatos culturales oficiales, lo que puede generar tensiones o resistencias en los procesos de visibilización y apropiación simbólica.

4. Fragmentación institucional: La dispersión de funciones entre entidades como el Instituto Distrital de Turismo (IDT), el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, la Secretaría de Gobierno y las alcaldías locales representa un reto para la articulación efectiva de esfuerzos y recursos.

5. Capacidad limitada de organizaciones comunitarias: Varias comunidades religiosas o iniciativas de base no cuentan con el conocimiento técnico, la experiencia ni los recursos necesarios para participar activamente en procesos turísticos o patrimoniales, lo que puede reducir su incidencia en el programa.

6. Riesgo de banalización del contenido espiritual: La promoción del turismo religioso debe evitar prácticas que trivialicen, comercialicen de forma inapropiada o desvirtúen el valor espiritual de las tradiciones religiosas. Es indispensable un enfoque ético, dialogado y respetuoso con las comunidades de fe.

7. Limitaciones presupuestales: Aunque el programa no genera impacto fiscal, su ejecución dependerá de la priorización de acciones dentro de los presupuestos ya asignados a las entidades responsables y de la articulación con el sector privado y otros actores que puedan apoyar iniciativas sinérgicas.

8. Infraestructura y condiciones de acceso: Muchos espacios religiosos carecen de infraestructura adecuada en términos de accesibilidad, seguridad, señalización o conectividad, lo cual dificulta su inclusión en circuitos turísticos sostenibles y seguros.

9. Falta de formación especializada: Tanto funcionarios públicos como líderes religiosos y operadores turísticos requieren procesos de capacitación que les permitan comprender y liderar iniciativas de turismo con enfoque espiritual, cultural y patrimonial, garantizando coherencia y pertinencia.

3. MARCO JURÍDICO:

La formulación e implementación del programa “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio” se fundamenta en el siguiente marco jurídico y reglamentario, que respalda los principios de libertad religiosa, patrimonio cultural, participación ciudadana y promoción del turismo:

Constitución Política de Colombia (1991)

Artículo 19: Garantiza la libertad de religión, culto y conciencia.

Artículo 70 y 71: Reconoce la cultura como fundamento de la nacionalidad y compromiso del Estado en su protección.

Artículo 95: Establece el deber de respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios.

Ley 133 de 1994 – Libertad Religiosa y de Cultos: Regula el ejercicio del derecho fundamental a la libertad religiosa, reconociendo a las iglesias y confesiones religiosas como personas jurídicas con fines religiosos.

Ley 300 de 1996 – Ley General de Turismo: Reconoce el turismo como industria esencial para el desarrollo del país, incluyendo el turismo cultural y religioso como modalidades de interés especial.

Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura (modificada por la Ley 1185 de 2008): Establece los principios y mecanismos para la protección, salvaguarda y promoción del patrimonio cultural material e inmaterial de la Nación.

Ley 2068 de 2020 – Por la cual se modifica la Ley General de Turismo Actualiza los instrumentos de planeación del turismo, reconociendo los segmentos especializados, entre ellos el turismo religioso, como impulsores de la economía.

Ley 1804 de 2016 – Ley de Cero a Siempre: Aunque su enfoque es en la primera infancia, reconoce el papel de las comunidades y territorios como espacios protectores de valores y cultura, incluido lo espiritual.

Normatividad distrital

Acuerdo 037 de 1993 – Plan General de Desarrollo Económico y Social de Bogotá D.C.: Incluye entre sus objetivos el fortalecimiento del turismo como actividad generadora de empleo e ingresos.

Acuerdo 489 de 2012 – Política Pública de Libertades Fundamentales de Religión, Culto y Conciencia: Reconoce el derecho a la libertad religiosa y establece mecanismos de articulación y participación de las organizaciones religiosas en las decisiones públicas.

Plan de Desarrollo Distrital vigente: Incluye la promoción del turismo cultural y el reconocimiento de las diversidades como ejes transversales de la política pública distrital.

Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP): Instrumentos adoptados por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) para proteger áreas de alto valor patrimonial, muchos de los cuales incluyen templos y espacios de fe.

Decreto 438 de 2001 – Reglamento de Turismo en Bogotá D.C.: Regula la actividad turística en la ciudad, estableciendo condiciones para la promoción, articulación y regulación de los servicios turísticos.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para expedir el presente Proyecto de Acuerdo en atención a lo dispuesto en los numerales 1 y 9 del artículo 313 de la Constitución Política, 1 y 7 del artículo 12 del Decreto-Ley 1421 de 1993, y los artículos 12 y 13 de la Ley 1801 de 2016.

5. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se debe precisar que el presente proyecto de Acuerdo no tiene ningún impacto fiscal que implique modificación del marco fiscal de mediano plazo, en tanto la materialización de las reglas contenidas en él no representa ningún gasto adicional para el Distrito.

Adicionalmente, es importante mencionar que no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

Cordialmente,

MARCO ACOSTA RICO

H.C. Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No 868 DE 2025**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DISTRITAL ‘BOGOTÁ, DESTINO DE FE Y PATRIMONIO’, ORIENTADO AL FORTALECIMIENTO DEL TURISMO RELIGIOSO CON ENFOQUE CULTURAL, PATRIMONIAL Y ESPIRITUAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 1 y 9 del artículo 313 de la Constitución Política, los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, y en desarrollo de la Ley 1801 de 2016,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Créase el **Programa Distrital “Bogotá, Destino de Fe y Patrimonio”**, como una estrategia de articulación institucional, social y comunitaria orientada al fortalecimiento del turismo religioso con enfoque cultural, patrimonial y espiritual.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. El Programa tendrá como finalidad:

1. Reconocer y visibilizar las expresiones de fe como manifestaciones culturales y patrimoniales de la ciudad.
2. Promover el aprovechamiento turístico del patrimonio material e inmaterial relacionado con las prácticas religiosas, dentro del marco del respeto por la libertad de cultos.
3. Fomentar procesos de diálogo interreligioso, participación ciudadana y fortalecimiento comunitario en torno al turismo religioso.
4. Estimular, en coordinación con las entidades competentes, iniciativas de desarrollo local y promoción del emprendimiento basado en valores espirituales y culturales.
5. Aportar a la construcción de tejido social desde una perspectiva de pluralismo, sostenibilidad y desarrollo cultural.

ARTÍCULO 3. ENFOQUES. El Programa incorporará de manera transversal los siguientes enfoques:

1. **Territorial**, adaptado a las particularidades sociales, culturales y geográficas de cada localidad.
2. **De derechos**, orientado a la garantía de la libertad de religión y conciencia.
3. **De sostenibilidad**, promoviendo la preservación del patrimonio y el respeto por los espacios de fe.
4. **De participación ciudadana**, con énfasis en el reconocimiento de las comunidades religiosas como actores legítimos del desarrollo.

ARTÍCULO 4. IMPLEMENTACIÓN. La implementación del Programa se efectuará conforme a las disposiciones legales vigentes y en atención a las competencias misionales de las entidades distritales. La coordinación general estará a cargo de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, con el apoyo del Instituto Distrital de Turismo (IDT), el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y la Secretaría Distrital de Gobierno, a través de la Dirección de Asuntos Religiosos. Lo anterior, sin perjuicio de la articulación y participación de otras entidades del Distrito, alcaldías locales y organizaciones sociales, según corresponda..

ARTÍCULO 5. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN. Las entidades responsables, en el marco de sus competencias y sin que se generen cargas fiscales adicionales, podrán desarrollar acciones como:

1. APP de Inventarios de bienes y prácticas religiosas de valor cultural.
2. Diseño y difusión de rutas y contenidos turísticos con valor espiritual.
3. Apoyo a eventos, recorridos o ferias que se ajusten a la normatividad vigente.
4. Estrategias de formación y sensibilización en pluralismo religioso y cultura de paz.
5. Espacios de participación e interlocución con comunidades de fe.

ARTÍCULO 6. SEGUIMIENTO. El seguimiento al programa se realizará a través de los mecanismos existentes de planeación, evaluación y rendición de cuentas del sector cultura y turismo, sin requerir recursos adicionales.

ARTÍCULO 7. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su promulgación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO No 869 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE CREAN LOS LINEAMIENTOS DEL PROGRAMA TRÁMITES SIN TRANCÓN Y CONDUCTORES COMPROMETIDOS CON BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

3. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO:

General:

La Secretaría de Movilidad desarrollará los lineamientos para el programa ‘Trámites sin Trancón’, que fomenten el uso de herramientas virtuales con el propósito de facilitar los cursos pedagógicos por infracciones a las normas de tránsito, promover el traslado y la matrícula de vehículos particulares y de servicio público en Bogotá, y construir estrategias de gestión resolutive en sitio para infracciones cometidas por vehículos que no requieren inmovilización.

Específicos:

- Establecer la tipología de los cursos pedagógicos por infracción que no requieren asistencia presencial, así como desarrollar su metodología de formación, control y evaluación, para su implementación a través de medios virtuales.
- Diseñar una estrategia integral de estímulo para el recaudo por matrícula de vehículos públicos y privados en Bogotá, que contribuya a prevenir la evasión y fortalezca la financiación de la infraestructura vial de la ciudad.
- Implementar mecanismos de gestión resolutive en sitio para atender infracciones de tránsito cometidas por vehículos que no requieren inmovilización.

4. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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.

El **artículo 24** de la Constitución establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Limitaciones a la libre circulación: La Constitución prevé que la ley puede establecer limitaciones a este derecho, cuando las personas cometan infracciones y violen las normas de tránsito, los automotores ponen en riesgo la vida de otros por fallas tecnomecánicas y cuando se conduzca vehículos bajo el efecto de psicoactivos.

Protección de la seguridad y comodidad: El Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) desarrolla el artículo 24, estableciendo que las autoridades deben regular el tránsito para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente los peatones.

Competencias territoriales: La Constitución asigna competencias a los municipios y distritos en materia de movilidad, permitiendo la regulación del tránsito y la gestión del transporte público.

La administración distrital está en el deber de establecer políticas institucionales para garantizar la movilidad de las personas, los vehículos y otros medios de transporte en todo el país, lo cuales exige contar con procesos, procedimientos claros de fácil acceso para el desarrollo de trámites, gestiones jurídicas, administrativas y cursos, con propósito de que los ciudadanos puedan cumplir con lo que demanda la norma de manera eficiente y eficaz.

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 39. MATRÍCULAS Y TRASLADOS DE CUENTA. Todo vehículo será matriculado ante un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo. El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, y será ante el nuevo organismo de tránsito que el propietario del vehículo pagará en adelante los impuestos del vehículo.

PARÁGRAFO 1. El domicilio donde el organismo de tránsito ante el cual se encuentren registrados los papeles de un vehículo será el domicilio fiscal del vehículo.

Bogotá ofrece una infraestructura de movilidad, semaforización y seguridad, correspondiendo a los aportes de los vehículos automotores que hace su respectiva matrícula y pago por impuesto, sin embargo, algunos propietarios de vehículos nuevos han matriculado sus automotores en municipios y/o departamentos cercanos a la ciudad, por el hecho de poder realizar trámites en un menor tiempo, hacer su pago con descuentos tanto para la matrícula como por el impuesto. En algunos casos el propietario de vehículo reside en Bogotá, el vehículo circula en la ciudad, pero su aporte de impuesto y trámites, que podría aportar a la infraestructura local es depositado en otros municipios, pero el impacto de uso de la infraestructura los soporta algunos contribuyentes corresponsables con la ciudad.

ARTÍCULO 56. Obligatoriedad De Enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente Ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los Ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.

Los conductores tienen el derecho a realizar un curso pedagógico de seguridad vial y normas de tránsito, el cual les permite acceder a un descuento en el valor de la multa, siempre y cuando acepte la infracción, en algunos casos el descuento es de 50% si realiza el curso dentro los 5 días hábiles siguientes a la imposición o notificación del comparendo, en otros casos el descuento podrá ser de hasta el 25% de descuento, si realiza el curso entre el día 6 y el día 20 hábil posterior. Pero la persona no debe haber interpuesto recursos de apelación ni haber solicitado audiencia.

Sin embargo, en Bogotá se reporta que solo un 45% de las personas asiste al desarrollo de los cursos pedagógicos, esto se asocia a las fallas en el proceso de Notificación el cual debería ser por correo certificado al domicilio registrado, a través de correo electrónico con la previa autorización del ciudadano. En cuanto a los comparendos por cámaras, la notificación debe llegar dentro los 10 días hábiles siguientes a la fecha de la infracción, permitiendo al ciudadano la garantías que dentro de los 10 días posteriores a la fecha de la infracción de no ser debidamente notificado, de no asegurar el debido proceso, se pueda alegar la caducidad del procedimiento.

ARTÍCULO 93-2. CORRESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial.

ARTÍCULO 123. AMONESTACIÓN. Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

LEY 1383 DE 2010 "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones"

Ley 2197 de 2022 “ por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones”.

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.

DECRETO 19 DE 2012 “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.”

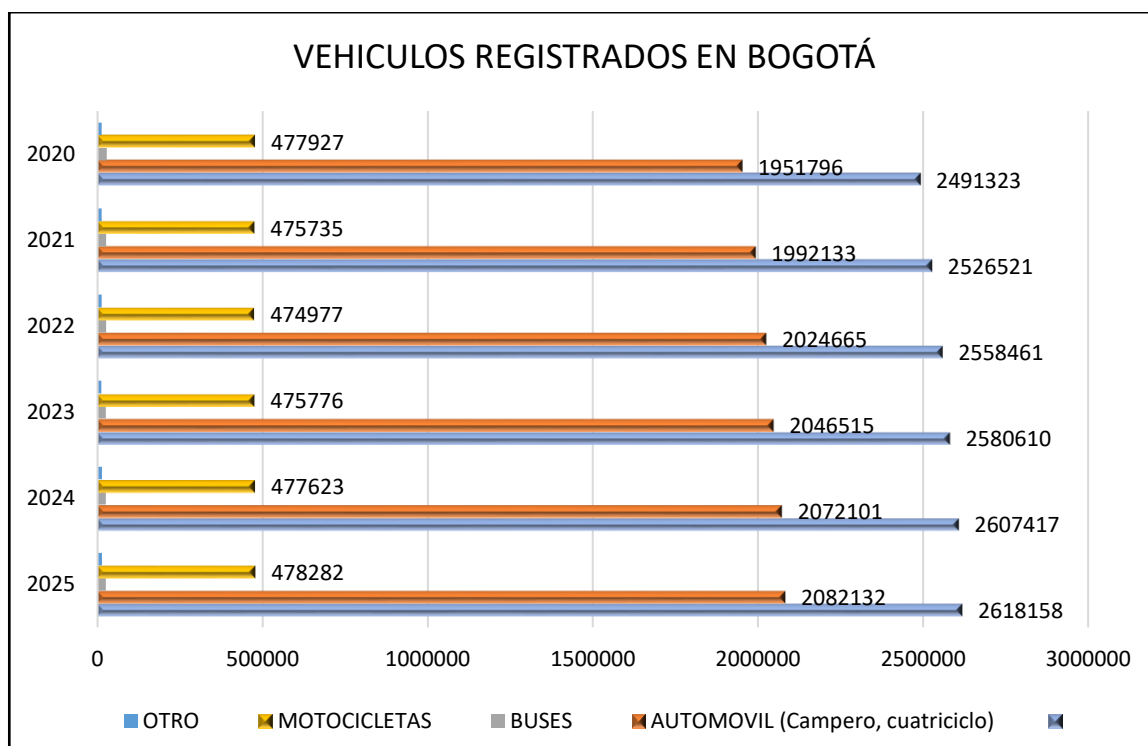
El proyecto de acuerdo pretende fortalecer la garantía de los derechos de los conductores, como a ser notificados oportunamente por los diferentes medios de comunicación, físicos y digitales, agenciar y simplificar tramites, comparendos y cursos, con mayor eficiencia a través de medios digitales, asegurar el acceso a los diferentes descuentos legales, mejorar la experiencia del usuario servicios y procesos digitales de fácil acceso,

5. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Según el Registro Único Nacional de Transito (RUNT), en Colombia para el 2024 se reportaron **19.861,831**, de los cuales 12.332.882 el 62% son motocicletas, 7.309.991 el 37% automóviles, y 218.958, el 1% automotores de carga y maquinaria. Presentando un crecimiento nacional anual en un 17.2% en 2024 respecto a 2023.

De acuerdo con datos de la Secretaría Distrital del Movilidad en Bogotá se evidencian **2.618.158**, de los cuales 1.951.796 son Automóviles y Camionetas, seguida por 28.200 buses, 477.927 motocicletas y 12.504 otro tipo de vehículos, presentando crecimiento en los últimos seis años de unos 126.835 vehículos matriculados, en promedio 21,139 por año.

En la grafica siguiente se muestra el crecimiento del parque automotor en Bogotá en los ultimos 6 años.



La categoría de vehículos como: automóvil, camioneta, campero o cuatriciclo representan alrededor del 80% de los vehículos de Bogotá, para el 2024.

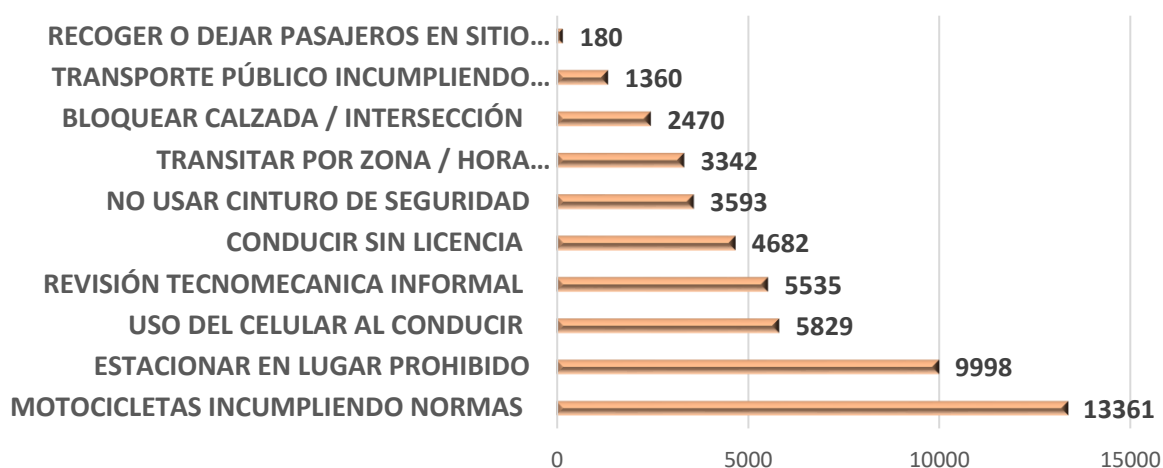
El parque automotor seguirá aumentado con el ingreso de nuevas tecnologías híbridas y eléctricas, las cuales progresivamente permitirá la renovación del parque automotor a energías limpias, pero la demanda de vehículos se mantiene en crecimiento, no se cuenta con estrategia de descontaminación y chatarrización, para lo cual es necesario que desde la Secretaria de Movilidad se aborden las siguientes problemáticas:

Afectaciones por contaminación ambiental, el parque automotor es viejo en promedio es de 17.8 años para automóviles, de 11.1 para motos, y el 64% de los autos tiene más de 10 años. vehículos que progresivamente presentan fallas mecánicas, elevadas emisiones contaminantes, impacto acústico >100 dB y contaminantes a los limites recomendados.

La ciudad registrar diariamente una alta congestión vehicular en la cual se realizan unos 12,2 millones de viajes diariamente, de los cuales el 22% de se realizan en automóviles y el 4% en motocicletas, por lo tanto, en horas pico según el Observatorio de movilidad, la velocidad promedio en las vías troncales puede caer hasta 10 a 15 km/h, mientras que en no pico se puede movilizar entre 25 y 30 km/h. este déficit en las vías, está estimulando la compra, uso de motocicletas, patinetas, motocicletas eléctricas y bicicletas, lo cual hoy exige establecer medidas de seguridad, vías o carriles exclusivos, uso adecuado de la vías, cumplimiento de las normas de tránsito, para los nuevos medios de transporte con el objeto de prevenir siniestro, comparendos e inmovilizaciones.

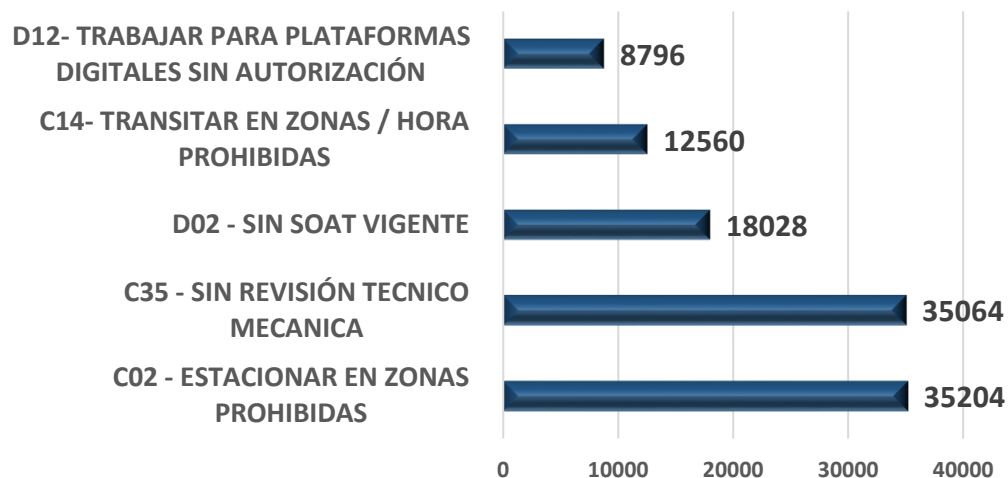
Según la SDM, el uso de cámaras de foto detección redujo los siniestros con víctimas mortales en un 25%, salvando cerca de 30 vidas al año, a 2023, Colombia reporta 15,5 muertes por cada 100mil habitantes, **aproximadamente 8000 muertes al año, por efectos del consumo psicoactivos, el exceso de velocidad, faltas a las normas de tránsito, imprudencia y deficiencias en el licenciamiento, afectando principalmente a peatones y motociclistas.** Si bien las cámaras de foto comparendos ayudan en la reducción de la velocidad y en la prevención de algunos siniestros viales, NO, son una herramienta que facilite la movilidad al por el contrario genera una mayor concentración de vehículos en horas pico.

INFRACCIONES DE TRANSITO DE MAYOR RECURRENCIA



De acuerdo con los datos de la Secretaría Distrital de Movilidad, se evidencia con mayor recurrencia las siguientes infracciones y comparendos, por parte de motociclistas **13.631** casos de incumplimiento a las normas, seguida por estacionamiento en sitio prohibido con **9.998** casos, el uso del celular al conducir **5.829** hechos, fallas con la revisión técnico mecánicas **5.535**, conducir sin licencia **4.682**, NO usar cinturón de seguridad **3.593**, transitar evadiendo pico y placa en zona / hora de la restricción **3.342**, Bloquear la calzada / intersección **2.470**, transporte publico incumpliendo normas **1.360**, recoger y dejar pasajeros en sitio prohibido **180**, estas infracciones evidencia la necesidad de reforzar los proceso de formación y entrenamiento para el cumplimiento de las normas de tránsito, la comprensión del uso de las vías y el espacio publico de manera corresponsable, la importancia de valorar la vida tanto de los conductores como la de los peatones, las responsabilidades y consecuencia jurídicas cuando se presenta recurrencias o siniestro en la vía.

INMOVILIZACIONES MAS FRECUENTES



La gráfica muestra las cinco infracciones de tránsito más comunes que resultan en la inmovilización de vehículo, de las cuales algunas NO requieren de inmovilización o del servicio de grúa, infracciones que podrían resolverse in situ a través de herramientas virtuales de forma eficiente y resolutive con los conductores.

- Liderando las inmovilizaciones:** Las dos infracciones más frecuentes son "**C02 - ESTACIONAR EN ZONAS PROHIBIDAS**" con **35,204 casos**. el incremento del parque automotor, la carencia de parqueaderos y zonas de parqueo seguras expone a los vehículos a la recurrente infracción, vehículos que no presentan fallas mecánicas los cuales deberían asumir la infracción sin la obligación requerimiento de la inmovilización y en un segundo grupo la infracción.

- **"C35 - SIN REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA" con 35,064 casos.** En cuanto a esta infracción, sujetos al principio de la buena fe de los conductores, sería pertinente verificar si la falla mecánica puede ser resuelta en sitio, de acuerdo a la valoración técnica mecánica del agente de tránsito con conocimiento y experiencia mecánica.
- **Problemas de documentación y mantenimiento: "D02 - SIN SOAT VIGENTE" (18,028 casos)** se ubica como la tercera infracción más común. Esto resalta la importancia de la documentación vehicular y el seguro obligatorio.
- **Restricciones de circulación: "C14 - TRANSITAR EN ZONAS / HORA PROHIBIDAS" (12,560 casos)** indica que un número significativo de inmobilizaciones se debe al incumplimiento de restricciones de movilidad, como pico y placa o zonas restringidas. La infracción de pico y placa No requiere de inmobilización, siempre y cuando el vehículo se encuentre en óptimas condiciones mecánicas y el conductor está presente tanto para asumir el comparendo, llevar el vehículo a patio si se requiere legamente, igualmente podría hacer pago de pico y placa solidario en sitio.
- **Infracciones relacionadas con plataformas digitales:** La infracción menos frecuente de las mostradas es **"D12 - TRABAJAR PARA PLATAFORMAS DIGITALES SIN AUTORIZACIÓN" con 8,796 casos.** Aunque es la más baja de este grupo, su presencia sugiere un control sobre la operación de vehículos de transporte digital no regulado.

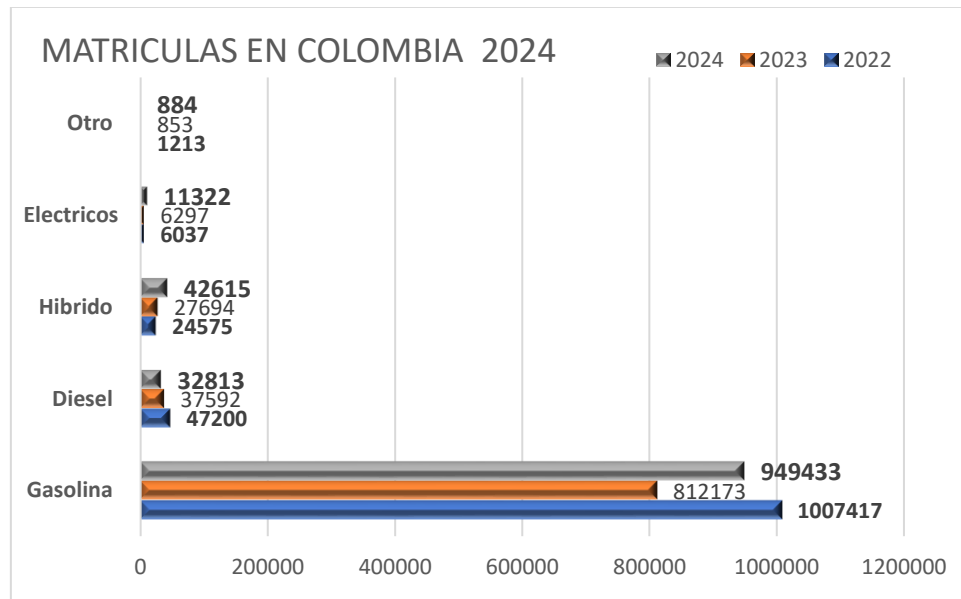
Igualmente relacionamos algunas de las infracciones que también podrían subsanarse, las cuales requiere de una revisión de fondo por parte de las autoridades competentes en sitio. Subsanan implica que el vehículo no será inmobilizado, pero eso no lo exime que se le extienda el comparendo. Se debe subsanar en el «sitio donde se detectó la infracción».

- **B02** – Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. Esta falta puede ser resuelta en un rango de máximo 3 horas, el vehículo puede ser conducido por el propietario y/o conductor, dirigido a un parqueadero con la compañía de un agente de tránsito si así lo requiere, facilitando a conductor o propietario subsanar en sitio.
- **B05** – Conducir un vehículo con una sola placa. En este caso puede ser un incidente sin intensión, fuera de control en casos como la pérdida y/o robo. El cual según el caso podría ser soportado con la denuncia, presentar descargos y gestionar su trámite.
- **C14** – Transitar durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente. Esta condición corresponde infracción por pico y placa, la cual se puede subsanar registrando virtualmente con el pago en sitio de " Pico y Placa Solidario"
- **C16** – Conducir un vehículo escolar sin los distintivos reglamentarios.
- **D08** – Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmobilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces. Las fallas eléctricas o cumplimiento de la vida útil de una bombilla es muy común, y puede ser resuelto con un servicio domiciliario, para subsanar en sitio.

- **D13** – En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

De acuerdo con los datos de la Secretaria Distrital de Movilidad que menos del 45% de las personas que cometen una infracción de tránsito, asisten oportunamente a los cursos pedagógicos por infracción de tránsito, por la ausencia de notificación de comparendo dentro de los días establecidos para el debido proceso en 32%, la dificultad para agendar vía internet y/o telefónicamente, errores en las foto multas por número de placa 28%, algunos consideran una pérdida de tiempo lo cual implica desplazarse has el lugar del cursos mínimo 2horas ida y regreso, una hora y media 1:1/2 de espera en las instalaciones de la Secretaria, ms 2 horas que dura el cursos, que en algunos casos no corresponde a la infracción a corregir, para un total de 5 horas y media. Si el vehículo fue inmovilizado y llevado a patios este proceso puede tardar de 24 a 48 horas según los tramites que le imponga.

Si la infracción es injustificada las personas optan por ejercer el derecho a defenderse contra una multa de tránsito, argumentando la invalidades de la sanción, que existen razones para no pagarla, este proceso le permite a la persona presunta infractora presentar pruebas y argumentos para solicitar la anulación de la sanción, es decir impugnación la cual exige solicitar una audiencia, presentar argumentos y pruebas, No pagar el comparendo, asesorarse jurídicamente y esperar un fallo. Bogotá recibe en un año aproximadamente unas **3500 tutelas presentadas por comparendos**.



La gráfica de barras horizontales presenta el número de matrículas de vehículos en Colombia para los años 2022, 2023 y 2024, segmentadas por tipo de combustible: Gasolina, Diesel, Híbrido, Eléctrico y Otro.

Dominio de la Gasolina, pero con Desaceleración.

- **2022:** 1,007,417 matrículas (la cifra más alta de los tres años).
- **2023:** 812,173 matrículas.
- **2024:** 949,433 matrículas.

Aunque en 2024 hubo un repunte respecto a 2023, la cifra de 2024 sigue siendo inferior a la de 2022. Esto indica que, si bien los vehículos de gasolina siguen siendo prioridad de las matrículas, la tendencia a largo plazo muestra una desaceleración en su crecimiento o incluso una contracción en comparación con los años previos. Esto sugiere que factores como el aumento del precio del combustible, la preocupación ambiental o las regulaciones de emisiones pueden estar influyendo en la decisión de compra.

- **Dominio de la gasolina:** El tipo de vehículo con motor a gasolina es, por mucho, el más matriculado en todos los años mostrados, superando las **900,000** unidades anualmente a nivel nacional.
- **Caída en las matrículas de gasolina:** A pesar de su dominio, se observa una disminución gradual en las matrículas de vehículos a gasolina de 2022 a 2024 (949,433 en 2024 vs. valores implícitamente más altos en 2022 y 2023, aunque no se muestran los valores exactos para esos años. Sin embargo, el valor numérico **949,433** se muestra para 2024, lo que sugiere que es el dato relevante para ese año.
- **Diesel en segundo lugar, también con tendencia a la baja:** Los vehículos diésel ocupan el segundo lugar en número de matrículas, con **32,813** en 2024. Al igual que la gasolina, las barras sugieren una disminución en las matrículas de 2022 a 2024. La caída constante en las matrículas de vehículos diésel es una tendencia clara. Esto se alinea con las políticas globales y nacionales de desincentivo al uso de este combustible, dadas sus emisiones contaminantes particulados. En movilidad, esto es positivo para la calidad del aire urbano, especialmente en ciudades densas como Bogotá.
- **Crecimiento notable de los híbridos:** Los vehículos híbridos muestran un volumen significativo de matrículas, con **42,615** en 2024. A diferencia de la gasolina y el diésel, las barras indican un **aumento constante** en las matrículas de híbridos de 2022 a 2024, lo que refleja una creciente adopción de esta tecnología. Esto refleja una fuerte preferencia por vehículos que ofrecen eficiencia de combustible y beneficios ambientales (menores emisiones) sin la necesidad de una infraestructura de carga robusta, como ocurre con los eléctricos puros. Para la movilidad urbana, esto es una señal prometedora de reducción de emisiones y ruido, y una transición viable hacia opciones más sostenibles.
- **Aumento de los eléctricos, pero en menor volumen:** Los vehículos eléctricos, aunque con un volumen mucho menor (**11,322 en 2024**), también muestran un crecimiento en las matrículas a lo largo de los tres años. Esto sugiere una tendencia positiva, aunque su cuota de mercado sigue siendo pequeña en comparación con los vehículos de combustión interna y los híbridos. Esto sugiere que, a medida que la tecnología mejora, los precios bajan y la infraestructura de carga se expande, la adopción de vehículos eléctricos está acelerando. Desde la perspectiva de movilidad, esto es fundamental para lograr objetivos de cero emisiones a largo plazo.

- **Categoría "Otro":** Esta categoría tiene el menor número de matrículas (**884 en 2024**) y parece mantenerse en un volumen bajo y relativamente estable.

Bogotá soporta la mayor sobre carga en movilidad, impacto diario que genera desgaste y deterioro de la infraestructura en vial, con más de 2.5 millones de viajes de diferentes vehículos. La gráfica presenta un panorama claro de la evolución de las matrículas de vehículos en Colombia por tipo de combustible para los años 2022, 2023 y 2024. Los datos son cruciales para entender las tendencias del parque automotor y planificar la infraestructura y políticas de movilidad.

Si bien la dinámica del parque automotor está en transición según el Conpes 30, Política pública de movilidad motorizada de cero y baja emisiones 2023 – 2040. primer objetivo, el cual incluye un enfoque de derechos humanos, poblacional-diferencial y ambiental, principalmente, se tienen ocho (8) resultados esperados que corresponden al aumento de la proporción de vehículos de cero o bajas emisiones en diferentes tipos de flota: transporte de carga, vehículos de uso particular, motocicletas, flota oficial, flota del SITP, taxis, transporte escolar y tricimóviles. En el caso de las flotas particulares (vehículos y motocicletas) y flotas de taxis y de tricimóviles, este aumento se pretende lograr mediante la implementación de una serie de incentivos económicos y no económicos que hagan más atractivo la adquisición de vehículos de cero o bajas emisiones; bien sea con beneficios directos a estas tecnologías o con restricciones para su reposición o internalización de costos de las tecnologías de combustión. En el caso del transporte de carga, adicional al esquema de incentivos, se hará uso de un fondo de carga Distrital que facilite la reposición de los vehículos de carga urbana a tecnologías más eficientes y de bajas emisiones, apoyando especialmente a la población más vulnerable. Para el caso de flota oficial, flota escolar y la flota del SITP se aprovechan los esquemas de contratación de esta flota para cumplir los requisitos legales y normativos existentes que implican la inclusión de flotas de cero o bajas emisiones en futuros procesos de obtención o renovación de vehículos, asegurando así el derecho al servicio público del transporte, con vehículos cada vez más limpios para toda la ciudadanía.

Impacto Negativo del Decrecimiento de Matrículas en Bogotá en el Año 2025 Asumiendo que la tendencia de decrecimiento general o de desaceleración en la compra de vehículos de combustión, como se observa en la gráfica (especialmente para 2024 en comparación con 2022 en gasolina y la caída constante en diésel), se mantenga o acentúe en Bogotá para 2025, el impacto podría ser mixto, con algunos aspectos negativos importantes:

1. **Reducción de Ingresos Fiscales para la Ciudad:** Menos matrículas significan menores recaudos por concepto de impuestos vehiculares (impuesto de vehículos), tasas de tránsito y otros rubros asociados a la matriculación y propiedad de vehículos nuevos. Esto impacta directamente el presupuesto distrital, que se utiliza para financiar proyectos de infraestructura vial, transporte público, seguridad vial y mantenimiento de la malla vial y semaforización.
2. **Impacto en el Sector Automotor y Empleo:** Un decrecimiento sostenido en las matrículas se traduce en menores ventas para concesionarios, distribuidores y toda la cadena de valor de la industria automotriz (desde talleres hasta venta de repuestos). Esto puede llevar a reducción de personal, cierre de negocios y, en general, un impacto negativo en la economía local que depende de este sector. Como estrategia la mayoría de los concesionarios de venta de vehículos automotores recomiendan realizar la matrícula en municipios cercanos a Bogotá, por agilidad en el trámite y reducción de costos.
3. **Desincentivo a la Inversión en Infraestructura de Carga/Mantenimiento:**

La ciudad de Bogotá depende de los impuestos de los contribuyentes para garantizar infraestructura para la movilidad, urbanismo y el bienestar de todos, si las matricula de vehículos sigue migrando a otros municipios, son menos los recursos que podrían destinarse a la mejora de la vías y equipamientos. la percepción es que el mercado vehicular está contrayéndose, la inversión pública en infraestructura para vehículos con nuevas tecnologías podría desacelerarse, lo cual índice frenando aún más la modernización del parque automotor.

Beneficios de Poder Hacer Matrículas de Vehículos en Bogotá:

Poder matricular vehículos en Bogotá ofrece varios beneficios, tanto para los ciudadanos como para la administración distrital y el desarrollo de la movilidad:

1. **Recaudo Directo de Impuestos para la Ciudad:** La matriculación en Bogotá asegura que el impuesto sobre vehículos se recaude directamente en la capital. estos fondos son vitales para financiar la infraestructura de transporte, el mantenimiento de vías, el sistema de transporte público (TransMilenio, Metro) y la implementación de políticas de movilidad sostenible.
2. **Centralización de Datos y Planificación de la Movilidad:** Tener un registro centralizado de matrículas en la ciudad facilita la gestión y planificación de la movilidad. Permite a las autoridades de tránsito y transporte conocer el tamaño y composición del parque automotor que circula predominantemente en la ciudad. Esta información es crucial para implementar medidas como el pico y placa, planificar nuevas vías, optimizar rutas de transporte público, y desarrollar políticas.
3. **Facilidad y Comodidad para los Ciudadanos y Empresas:** Para los residentes y empresas con operación principal en Bogotá, matricular un vehículo localmente simplifica los trámites administrativos, el pago de impuestos y la realización de cualquier gestión posterior (traspasos, duplicados, etc.) ante la Secretaría Distrital de Movilidad o la Ventanilla Única de Servicios (VUS). Evita desplazamientos a otras ciudades y agiliza los procesos.

- 4. **Fomento del Compromiso Local y la Corresponsabilidad:** Cuando un vehículo está matriculado en Bogotá, el propietario desarrolla un mayor sentido de pertenencia y corresponsabilidad con la ciudad. El pago de impuestos se siente más directamente relacionado con los servicios y la infraestructura que utiliza diariamente.
- 5. **Control y Fiscalización más Efectiva:** La matriculación local permite a las autoridades ejercer un control y fiscalización más directo sobre el parque automotor que circula en su jurisdicción. Esto es fundamental para la seguridad vial, el control de emisiones y la aplicación de normas de tránsito.
- 6. **Impulso a la Economía Local Asociada:** La matriculación de vehículos en Bogotá también beneficia a otros sectores económicos de la ciudad, como los servicios de tránsito, los peritajes, los seguros, los talleres de pre-entrega y los concesionarios locales, generando empleo y actividad económica.

Para Bogotá, mantener y fomentar la matriculación local, debe generar los incentivos, eficiencia que los municipios en Cundinamarca y Boyacá ofrece, será clave para asegurar los recursos necesarios para una movilidad sostenible y enfrentar los desafíos de un parque automotor en evolución. El decrecimiento en matrículas, si se mantiene, representaría un desafío fiscal y económico que la ciudad deberá gestionar cuidadosamente.

Tipo de vehículo	Bogotá	Cundinamarca
Moto	350000	290000
Carro particular	583000	780000
Camioneta	1020000	850000
Tiempo de tramite	7 días	3 días

Los costos de matrícula inicial en Bogotá son entre 15% y 25% más altos que en municipios de Cundinamarca, siendo el componente más costoso el impuesto vehicular con base en el avalúo comercial. Esta diferencia incentiva la matriculación en jurisdicciones periféricas. El tiempo de trámite en Bogotá duplica al de Cundinamarca. Las demoras se deben principalmente a validaciones internas y verificaciones manuales en la SDM, en contraste con plataformas digitales más ágiles en municipios como Funza, Chía y Mosquera.

Los cambios que está presentando el parque automotor de Bogotá, implica la responsabilidad de la administración para organizar, planear y garantizar una infraestructura pública consecuente con la renovación tecnológica en materia de vehículos automotores, así como procesos, procedimientos administrativo digitales eficientes y accesibles, tanto para la matrícula de automotores, traspasos, curso pedagógicos y pago de comparendos, a través de herramientas digitales.

Objeto del proyecto de acuerdo

IMPACTO FISCAL

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

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

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

Cordialmente

Marco Acosta Rico

Concejal de Bogotá

Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No 869 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL GENERAR LINIAMIENTOS PARA PROGRAMA TRAMITES SIN TRANCON Y CONDUCTORES COMPROMETIDOS CON BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Objeto: La Secretaría de Movilidad desarrollará los lineamientos para el programa ‘Trámites sin Trancón’, que fomenten el uso de herramientas virtuales con el propósito de facilitar los cursos pedagógicos por infracciones a las normas de tránsito, promover el traslado y la matrícula de vehículos particulares y de servicio público en Bogotá, y construir estrategias de gestión resolutive in situ para infracciones cometidas por vehículos que no requieren inmovilización.

ARTÍCULO SEGUNDO: lineamientos: la administración Distrital para la implementación del presente acuerdo desarrollará:

1. La administración distrital establecerá diseñe e implementara, la tipología, metodología, pedagogía y sistema de evaluación para los cursos pedagógicos que pueden ser implementados virtualmente, de acuerdo con el tipo e impacto de la infracción de tránsito, para los cursos que no requieran de la asistencia presencial se establecerá mecanismos de control, seguimiento y evaluación que asegure su debido cumplimiento.
2. Clasificar técnica las infracciones de tránsito que no requiere de inmovilización mediante grúa, tales como (**C02, C35, C14, D12 entre otras**), teniendo presente que los vehículos automotores están en buenas condiciones y/o si presenta falla mecánica que puede resolverse / subsanarse in situ, la verificación debe ser hecha por un agente de tránsito experto en diagnóstico mecánico, el conductor este o se hace presente en el lugar de la infracción para movilizar el vehículo.
3. **Fortalecimiento de los procesos de notificación y acceso a beneficios legales.** La Administración Distrital robustecerá los procesos, procedimientos y medios de notificación de las infracciones de tránsito, priorizando el uso de canales digitales con trazabilidad y eficiencia. Esta medida tiene como propósito garantizar el respeto al debido proceso, el acceso oportuno a los cursos pedagógicos y la aplicación de los descuentos establecidos por la normativa vigente, en beneficio del ciudadano infractor.

4. **Estrategias e incentivos para la matrícula y traslado de matrícula vehicular.** Se diseñarán e implementarán estrategias e incentivos que promuevan la matrícula de vehículos nuevos en Bogotá, así como el traslado de matrículas desde otras jurisdicciones municipales al Distrito Capital. Estas acciones estarán orientadas a ampliar la base tributaria local, reducir la evasión fiscal vehicular y generar mayores recursos para financiar el sistema de movilidad y la infraestructura vial de la ciudad.
5. La Administración desarrollará campañas institucionales de comunicación que difundan, a través de medios masivos y digitales, el uso de herramientas tecnológicas destinadas a facilitar los trámites de tránsito. Se dará especial énfasis a la promoción de los cursos pedagógicos virtuales y a la reducción de trámites presenciales, mejorando la eficiencia institucional y el acceso ciudadano a los servicios.

ARTÍCULO TERCERO: Diseñar e implementar estrategias integrales, campañas pedagógicas y mecanismos de estímulo económico y tributario, así como unificar criterios y valores asociados a los trámites vehiculares, con el propósito de incentivar a los propietarios de vehículos particulares y de servicio público a realizar y mantener su matrícula en Bogotá. Esta acción busca fortalecer la base tributaria del Distrito, mejorar la trazabilidad del parque automotor y asegurar que los recursos generados por este concepto contribuyan al financiamiento de políticas de movilidad, infraestructura vial y sostenibilidad urbana en Bogotá.

ARTÍCULO CUARTO: Establecer lineamientos orientados a la prevención y reducción de la evasión del impuesto sobre vehículos automotores, como parte de una estrategia fiscal integral que garantice la captación eficiente de recursos públicos. Estos ingresos son fundamentales para financiar intervenciones estructurales en la infraestructura vial, fortalecer los sistemas de seguridad vial y modernizar la semaforización en Bogotá, contribuyendo al desarrollo sostenible y a la movilidad segura en el territorio distrital.

ARTÍCULO QUINTO: Establecer mecanismos normativos y operativos que habiliten herramientas de resolución y conciliación in situ para infracciones de tránsito cometidas por vehículos que no requieren inmovilización, garantizando que dichos procedimientos se realicen con estricto apego a la legalidad, transparencia y trazabilidad. Esta medida busca optimizar la gestión contravencional y descongestionar la operación en patios, sin generar vacíos jurídicos ni riesgos de discrecionalidad que puedan derivar en actos de corrupción, asegurando así el fortalecimiento institucional y la confianza ciudadana en los procesos de control vehicular.

ARTICULO SEXTO: Informe. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Movilidad presentará al Concejo de Bogotá un informe anual Seguimiento, gestión y resultados.

ARTÍCULO QUINTO: Implementación. El presente acuerdo establece un plazo de doce (12)

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D. C. a los ____ días del mes de _____ de 2025

PROYECTO DE ACUERDO No 870 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL CRECIMIENTO, LA FORMALIZACIÓN Y LA ESCALABILIDAD DEL TEJIDO EMPRESARIAL Y EL ECOSISTEMA EMPRENDEDOR DEL DISTRITO CAPITAL.****IV. OBJETO DEL PROYECTO:**

Promover el crecimiento, la formalización y la escalabilidad del tejido empresarial y el ecosistema emprendedor del Distrito Capital, mediante la consolidación de un entorno institucional, cultural y financiero que dinamice las fuentes de financiación para emprendedores y empresarios en la ciudad, a través de Fondos de Inversión Colectiva y la industria de capital privado.

MARCO JURÍDICO:**CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA**

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

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

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

ARTICULO 209. *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. **El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.** El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.*

Artículo 335. *Las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos de captación a las que se refiere el literal d) del numeral 19 del artículo 150 son de interés público y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme a la ley, la cual regulará la forma de intervención del Gobierno en estas materias y promoverá la democratización del crédito.*

DECRETO 2555 DE 2010

Artículo 3.1.1.1.1. Sociedades autorizadas y ámbito de aplicación. Los Fondos de Inversión Colectiva previstos en esta Parte solo podrán ser administrados por sociedades comisionistas de bolsa de valores, sociedades fiduciarias y sociedades administradoras de inversión, las cuales en lo relativo a Fondos de Inversión Colectiva se denominarán genéricamente sociedades administradoras de Fondos de Inversión Colectiva.

Artículo 3.1.1.1.4. Prevalencia de los intereses de los inversionistas. Las sociedades administradoras de Fondos de Inversión Colectiva deberán administrar los Fondos de Inversión Colectiva dando prevalencia a los intereses de los inversionistas sobre cualquier otro interés, incluyendo los de la Sociedad Administradora; sus accionistas; sus administradores; sus funcionarios; sus filiales o subsidiarias, su matriz o las filiales o subsidiarias de esta.

Artículo 3.1.1.2.1. Definición de Fondo de Inversión Colectiva. Para los efectos de esta Parte se entiende por Fondo de Inversión Colectiva todo mecanismo o vehículo de captación o administración de sumas de dinero u otros activos, integrado con el aporte de un número plural de personas determinables una vez el fondo entre en operación, recursos que serán gestionados de manera colectiva para obtener resultados económicos también colectivos.

Artículo 3.1.1.2.5. Familia de Fondos de Inversión Colectiva. Las Sociedades Administradoras de Fondos de Inversión Colectiva podrán crear familias de Fondos de Inversión Colectiva con el fin de agrupar en ellas más de un Fondo de Inversión Colectiva.

Artículo 3.1.1.4.1. Política de inversión. La política de inversión del fondo de inversión o la familia de Fondos de Inversión Colectiva deberá estar definida de manera previa y clara en el reglamento de aquel y en el reglamento marco de esta, así como en el prospecto, de forma tal que sea comprensible para los inversionistas y el público en general.

Artículo 3.1.1.5.1. Operaciones de naturaleza apalancada en los fondos de inversión colectiva. Son aquellas operaciones que permiten ampliar la exposición del fondo de inversión colectiva por encima del valor de su patrimonio, las cuales podrán realizarse siempre que esté expresamente establecido en el reglamento del respectivo fondo de inversión colectiva.

Artículo 3.1.4.1.1. Distribución de fondos de inversión colectiva. La actividad de distribución de fondos de inversión colectiva comprende la promoción de fondos de inversión colectiva con miras a la vinculación de inversionistas a dichos fondos, y solo podrá ser desarrollada por las sociedades administradoras de fondos de inversión colectiva y los distribuidores especializados de que trata el artículo.

Artículo 3.3.1.1.2. Profesionalidad. Las sociedades administradoras de **fondos de capital privado** deberán actuar de manera profesional, con la diligencia exigible a un experto prudente y diligente en la administración de fondos de capital privado.

La administración y la gestión de los fondos de capital privado deberán realizarse en las mejores condiciones posibles para los inversionistas, teniendo en cuenta las características de las operaciones a ejecutar, la situación del mercado al momento de la ejecución, los costos asociados, la oportunidad de generar valor, las previsiones del reglamento y la política de inversión de cada fondo de capital privado y demás factores relevantes.

Artículo 3.3.2.1.1. Definición de fondos de capital privado. Los fondos de capital privado son fondos de inversión colectiva cerrados que deben destinar al menos las dos terceras partes (2/3) de los aportes de sus inversionistas a la adquisición de activos o derechos de contenido económico diferentes a valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y Emisores - RNVE. Para efectos de este cálculo, no computarán los activos que indirectamente impliquen inversiones en valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y Emisores - RNVE.

Los fondos de capital privado serán cerrados, lo cual implica que la sociedad administradora de fondos de capital privado únicamente estará obligada a redimir las participaciones de los inversionistas al final del plazo previsto para la duración del fondo de capital privado. En todo caso, podrán crearse fondos de capital privado en los cuales se establezcan plazos determinados para realizar la redención de las participaciones, los cuales deberán estar previamente determinados en el reglamento. El plazo mínimo de redención de las participaciones en estos fondos de capital privado no podrá ser inferior a treinta (30) días comunes.

Artículo 3.3.7.2.1. Actividad de gestión de portafolios de fondos de capital privado. La actividad de gestión de portafolios de fondos de capital privado comprende la toma de decisiones de inversión, desinversión y seguimiento de las operaciones del fondo de capital privado, así como la identificación, medición, control y gestión de los riesgos inherentes al portafolio, y podrá ser desarrollada directamente por la sociedad administradora del fondo de capital privado, o por un gestor profesional en los términos establecidos en la presente Libro.

V. ANTECEDENTES NORMATIVOS

Acuerdo 927 de 2024 “*Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”

Artículo 11. Propósito y estrategias del objetivo estratégico “Bogotá confía en su potencial”.

iii) Una Bogotá que reduzca el desempleo y fortalezca los emprendimientos productivos, donde se mejore la densidad empresarial -empresas por cada mil habitantes- y se diversifique el tejido empresarial de la ciudad;

Artículo 12.4. Programa 19. Desarrollo empresarial, productividad y empleo. El programa parte de la necesidad que tiene Bogotá de posicionarse como un destino atractivo para la inversión extranjera, la creación y potencialización de empresas innovadoras, la realización de grandes eventos, realizar aprovechamiento económico racional del espacio público y la atracción de turistas. Para ello, este programa fortalecerá el tejido empresarial de Bogotá mediante estrategias que promuevan mejoras en la productividad de las empresas a través de la innovación, la participación en mercados internacionales y **el posicionamiento de la ciudad como destino de inversión extranjera directa** y epicentro de eventos de ciudad con alcance internacional.

Adicionalmente, se desarrollarán acciones mediante las cuales emprendimientos de la economía social, las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas podrán recibir **asistencia técnica y financiera para su fortalecimiento**, con el fin de que se potencialicen sectores económicos en los que viene creciendo la ciudad. Tal es el caso de los servicios, el comercio y las industrias, agro, culturales y creativas, el deporte y el turismo.

En lo relacionado con las empresas, el programa buscará incentivar la innovación como un motor fundamental para lograr mayores niveles de productividad que les permita ser más sostenibles en el tiempo, generar empleo y ser más competitivas en mercados internacionales. Para lograr esto, se generará un proceso de fortalecimiento y financiación tanto para las empresas que buscan atender el mercado local como para aquellas que están listas para conquistar los mercados internacionales. Todas estas actividades requieren una institucionalidad fuerte, que sea capaz de fomentar el desarrollo del tejido empresarial de la ciudad, especialmente, posibilitando el acceso a financiación pertinente y económica.

Adicionalmente, el programa permitirá la creación de una línea de crédito con condiciones favorables que apoye a comerciantes afectados por retrasos de obras públicas. Dicho retraso será definido por un índice objetivo de la Secretaría de Desarrollo Económico. Esto con el propósito de alivianar las cargas públicas que son soportadas por las Mipymes y los micronegocios, y que se desbordan con los atrasos de las obras, lo cual impide que se desarrollen, sean productivas y que genere empleo en la ciudad.

Artículo 12.5. Programa 20. Promoción del emprendimiento formal, equitativo e incluyente. El propósito del programa es garantizar la implementación de un Sistema Distrital de Apoyo al Emprendimiento, a través del cual se ofrecerán servicios de asistencia técnica, tecnológica y financiera para que las personas interesadas en emprender o que ya cuentan con una idea de negocio, la puedan materializar. Esto incluirá comerciantes informales con miras a llevarlos a la formalidad.

Para fomentar el emprendimiento se desarrollará una estrategia integral de fortalecimiento empresarial, para que los negocios locales accedan a servicios especializados de formación y acompañamiento al emprendimiento enfocado en los sectores económicos y la provisión de herramientas.

Como parte de la inclusión y mecanismos financieros, se promoverán el acceso a financiamiento formal y/o la asignación de recursos no reembolsables. Los mecanismos de financiación podrán incluir financiación a la tasa de interés. Dichos instrumentos serán clave para cubrir necesidades de liquidez, capital de trabajo y modernización de los micronegocios y las micro, y pequeñas, medianas empresas, incluyendo aquellas afectadas por los retrasos en las obras públicas de la ciudad.

Artículo 93. Apoyo financiero al tejido productivo. La Administración Distrital, a través del Sector Desarrollo Económico desarrollará programas y estrategias para apoyar financieramente a los Micronegocios, Micro, pequeñas y medianas empresas domiciliada en Bogotá D.C., mediante la puesta en marcha de créditos con tasa compensada, la operación de líneas de crédito, la asignación de recursos no reembolsables, y, en general, la implementación de otros mecanismos alternativos de financiamiento. Para efectos de este artículo, el término Micronegocio significa una unidad económica conformada desde una (1) hasta nueve (9) personas ocupadas, que desarrolla una actividad productiva de bienes o servicios, con el objeto de obtener un ingreso, actuando en calidad de propietario o arrendatario de los medios de producción.

Artículo 107. Fomento de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado financiero. Elaborar estrategias de enlace entre la Secretaría de Desarrollo Económico, la Cámara de Comercio, FINTECH, Microfinancieras de Bogotá para incentivar y fomentar la participación de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado financiero como alternativa para acceder a nuevos mecanismos de financiación y a capacitaciones sobre el funcionamiento de los mercados de capitales y sus beneficios en términos de desarrollo y crecimiento económico.

Artículo 110. Alianzas para la inclusión financiera y combatir el "gota a gota" en micronegocios. El Sector de Desarrollo Económico podrá desarrollar y ejecutar programas para facilitar los microcréditos, como instrumento de creación, formalización, fortalecimiento, inclusión financiera y combatir el gota a gota de los micronegocios, con entidades sin ánimo de lucro, entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera, por la Superintendencia de la Economía Solidaria y/o con Sociedades Comerciales que otorguen líneas de financiamiento o de microcrédito en desarrollo de su objeto social, dentro de los parámetros establecidos por la ley.

Para lograr los objetivos mencionados, el Sector de Desarrollo Económico con las entidades establecidas en el párrafo anterior, podrá suscribir convenios, acuerdos, alianzas o cualquier tipo de mutuo entendimiento, con o sin transferencia de recursos, para la ejecución de programas, planes y proyectos de microcréditos con microempresarios formales e informales en el Distrito Capital.

Acuerdo 850 de 2022. *“Por el cual se establecen lineamientos para el desarrollo de la estrategia distrital para la inclusión y educación económica y financiera, mitigar el impacto derivado del crédito informal bajo la modalidad del “gota a gota” y se dictan otras disposiciones”.*

Artículo 4. Lineamientos. Para efectos de la implementación del objeto del presente acuerdo, se tendrán en cuenta los siguientes lineamientos generales:

- c. Desincentivar la informalidad del crédito a través de la promoción del acceso de personas naturales y jurídicas a más y mejores productos y servicios financieros.

- e. Fomentar mayores competencias, conocimientos y capacidades económicas y financieras, con contenidos pertinentes, de calidad y diferenciados para la población en edad escolar, población en etapa activa, retiro y protección a la vejez, población vulnerable y microempresarios, mujeres, jóvenes, población rural y personas con discapacidad.
- h. Aumentar la inclusión financiera con capital semilla, para el fortalecimiento de las MiPymes y apoyo a emprendimientos familiares de oportunidad.
- i. Promover la realización de alianzas estratégicas para impulsar nuevos instrumentos de financiamiento novedosos como el financiamiento colectivo (*Crowdfunding*) y el financiamiento con facturas (*factoring*).

Acuerdo 1010 de 2025. *“Por el cual se establecen los lineamientos para el fomento de programas de capacitación modular virtual y transformación digital de emprendimientos, MiPymes y Startups en Bogotá”.*

Artículo 2. La Administración Distrital fortalecerá los lineamientos y contenidos en módulos virtuales, así como los fundamentos teórico-prácticos para el fortalecimiento de las habilidades emprendedoras, logrando la transformación digital de MiPymes y la creación de STARTUPS.

Acuerdo 995 de 2025. *“Por medio del cual se establecen lineamientos para el fortalecimiento de competencias digitales y emprendimiento para población mayor de 50 años en Bogotá D.C.”*

Artículo 3. COMPETENCIA Y LINEAMIENTOS. La Administración Distrital, a través de las entidades competentes, propenderá por implementar el presente Acuerdo bajo los siguientes lineamientos:

- 4. Promoción del emprendimiento. Fomentar el emprendimiento para la población mayor de 50 años a través de asesoría técnica, capacitación en gestión tecnológica, herramientas y recursos de emprendimiento, con el fin de fomentar la creación de Micro, pequeñas y medianas empresas (MiPyME) o iniciativas empresariales en el ámbito digital.

VI. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA:

Los emprendedores y empresarios de Bogotá y su área metropolitana, que buscan crear y hacer crecer sus compañías, enfrentan desafíos significativos en la actualidad, pasando por barreras de entrada a los mercados, constantes cambios regulatorios, ilegalidad, presiones tributarias y falta de fuentes de financiación. Esto se ve reflejado en la tasa de supervivencia de las empresas durante sus primeros 5 años de vida donde tan solo el 33% de las microempresas sobreviven, tendencia que crece según mayor tamaño: 61% para empresas pequeñas, 74% para empresas medianas y 86% para grandes empresas²⁹, reflejando la importancia de constituir sociedades y compañías más grandes y desarrolladas para aumentar su probabilidad de éxito.

El Consejo Privado de Competitividad ha resaltado que “el desarrollo empresarial es fuente de creación de empleo, innovación y competitividad de la economía a nivel nacional y en todos sus niveles de desagregación”³⁰ donde Bogotá tiene un papel fundamental al ser el centro político, económico y financiero del país.

Sin embargo, según un estudio realizado por la Confederación Nacional de Cámaras de Comercio (CONFECÁMARAS), el principal factor del fracaso empresarial es el **difícil acceso a fuentes formales de financiación**, para lo cual recomienda fortalecer las políticas públicas y los marcos normativos que rigen en este ámbito³¹.

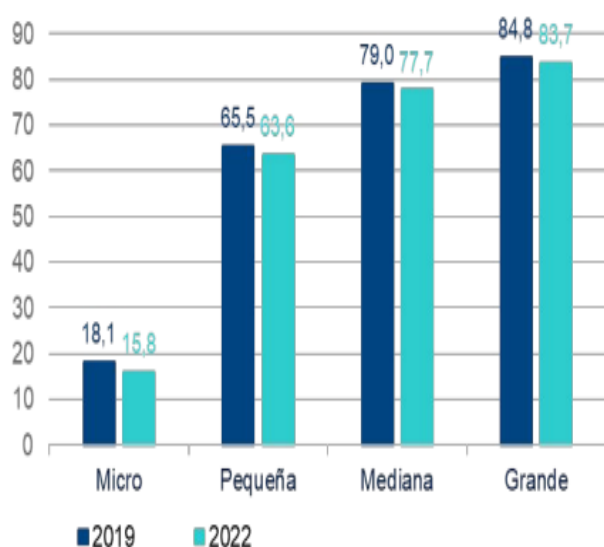
Por ende, se hace evidente la relación existente entre el crecimiento empresarial y el acceso a financiación, así como los efectos negativos de su baja y reducida oferta. Para un emprendedor o un nuevo empresario en Bogotá las principales fuentes de financiamiento suelen ser el crédito comercial, el microcrédito y los recursos propios, como ahorros familiares, reinversión de utilidades y préstamos de proveedores. Sin embargo, a menor tamaño de la empresa, menores son las posibilidades de acceder a estos mecanismos, debido a restricciones como la falta de garantías por un historial crediticio limitado que deriva en bajos niveles de formalización.

²⁹ CONFECÁMARAS (2023). La Supervivencia Empresarial en Colombia: Estudio de los factores clave que impulsan la permanencia de las empresas en el mercado. Disponible en: https://img.lalr.co/cms/2023/05/16174901/ESTUDIO-SUPERVIVENCIA-MAYO-9-1_compressed.pdf

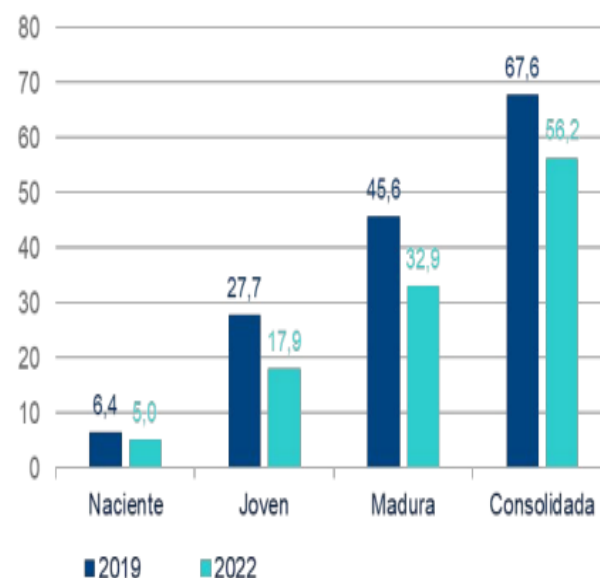
³⁰ Ibidem.

³¹ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022. Disponible en: <https://compite.com.co/wp-content/uploads/d9a1c3ab-51b2-482c-8efe-ebf336df21a0.pdf>

ACCESO A ALGÚN PRODUCTO DE CRÉDITO FORMAL DE LAS EMPRESAS SEGÚN TAMAÑO (% DE EMPRESAS)^(*)



ACCESO A ALGÚN PRODUCTO DE CRÉDITO FORMAL DE LAS EMPRESAS SEGÚN SU EDAD (% DE EMPRESAS)^(*)



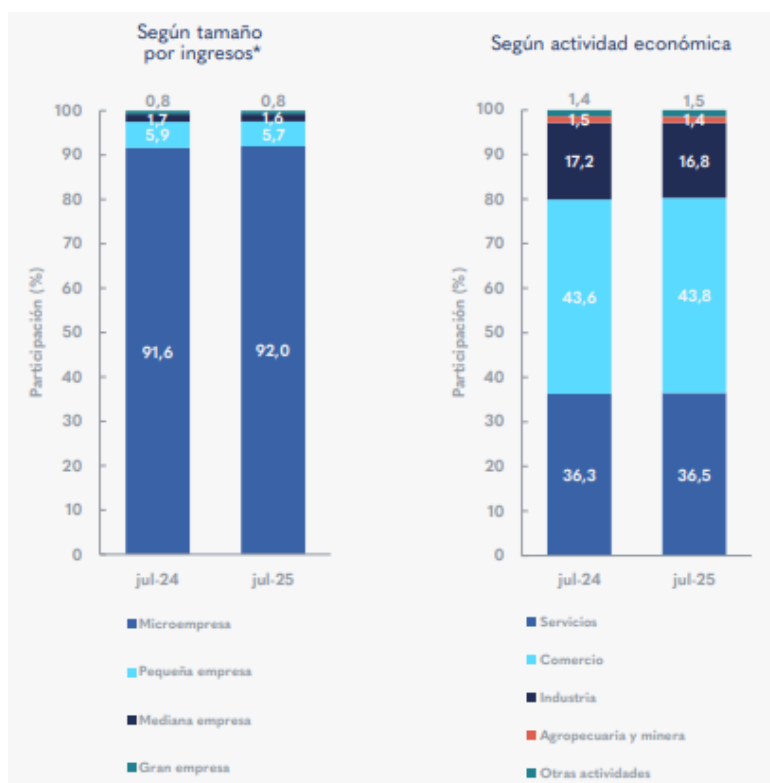
Fuente: González Patiño & Llames Valenzuela, 2024, pág. 23.

Actualmente, las microempresas en Bogotá representan el 92,5% del tejido empresarial distrital, las pequeñas representan el 5,7%, las medianas el 1,6% y las grandes empresas apenas el 0,8%, lo cual refleja un bajo nivel de desarrollo y crecimiento empresarial en el distrito³². Por lo tanto, es necesario cuestionar las causas de este bajo crecimiento empresarial que no se guía hacia un desarrollo y especialización de sus actividades, dado que “todas estas actividades requieren de instrumentos financieros que las habiliten en primer lugar y aumenten su productividad, haciéndolas más rentables para quien ha apostado por ellas”³³ con el propósito de consolidar la estabilidad económica y social en el distrito.

³² Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá. Boletín de Dinámica Empresarial julio 2025. Disponible en: <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/wp-content/uploads/2025/08/Bol-DinEmpre-N-050.pdf>

³³ Consejo Privado de Competitividad (2025). Informe Nacional de Competitividad 2024-2025. Disponible en: <https://compite.com.co/wp-content/uploads/INC-2024.pdf>

Empresas con matrícula mercantil activa y vigente julio 2024-2025

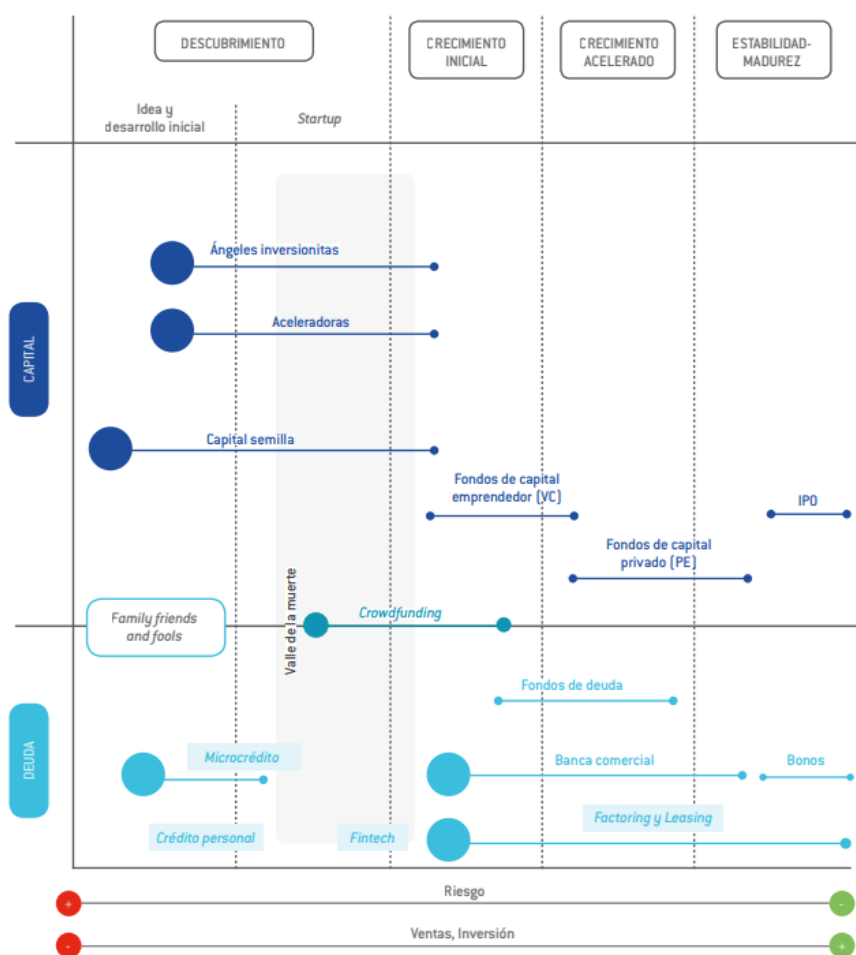


Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá. Boletín de Dinámica Empresarial julio 2025.

Generalmente, cuando se aborda el financiamiento empresarial se tiende a pensar en instrumentos de financiación a través de deuda, como créditos y microcréditos o herramientas como el *leasing* y el *factoring*, que son servicios prestados, en su mayoría, por la banca comercial. Sin embargo, existe otro universo de financiación a través de instrumentos de capital, como pueden ser la inversión de riesgo (*venture capital*), las aceleradoras, los fondos de capital privado (*private equity*) y, en otra categoría, el mercado accionario. Estas herramientas de inversión de capital son poco conocidas, estudiadas y entendidas por lo empresarios de Bogotá y, por lo tanto, sus beneficios actualmente son inutilizados.

En el desarrollo de una empresa el acceso a financiamiento no solo determina su posibilidad de sobrevivir, sino también su capacidad para escalar, innovar y consolidarse en el mercado. Las fuentes de financiación —ya sean de capital o de deuda— están profundamente relacionadas con el grado de madurez del emprendimiento, el nivel de riesgo que asumen los inversionistas, y las expectativas de retorno asociadas. Como lo ilustra la gráfica a continuación, existen distintos vehículos financieros que operan de manera escalonada desde la etapa de descubrimiento hasta la madurez empresarial.

Instrumentos de financiación según etapa de desarrollo empresarial

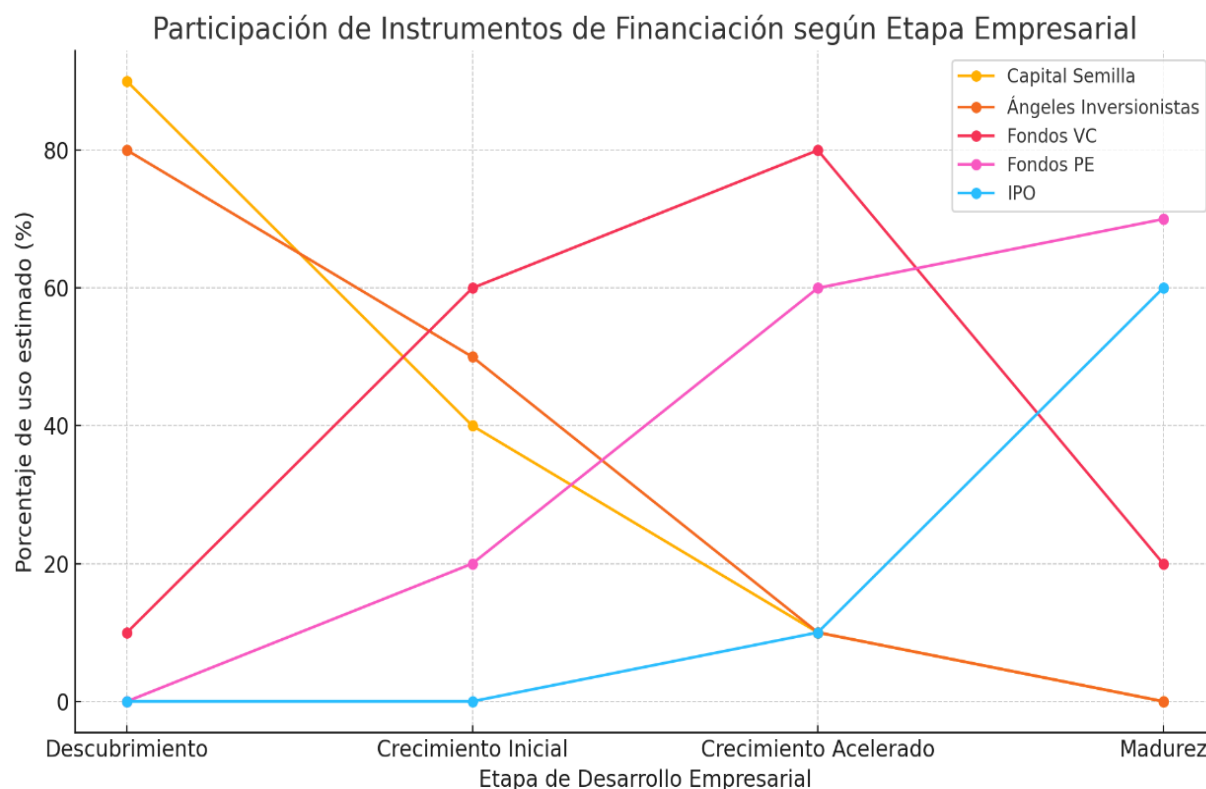


Fuente: CPC con base en Vesga et al. (2017) y Cámara de Comercio de Cali (2021). Citado por Consejo Privado de Competitividad, 2022, pág. 372.

Con este esquema, es posible evidenciar la línea de crecimiento y desarrollo que, en la mayor parte de los casos, debería tener una empresa a través de tres etapas de madurez.

En las fases más tempranas, donde el riesgo es más elevado y las ventas aún son incipientes, predominan instrumentos como el capital semilla, los ángeles inversionistas o las aceleradoras. Estas formas de inversión no requieren garantías tradicionales, sino que apuestan por el potencial de la idea, el equipo emprendedor y la innovación del modelo de negocio.

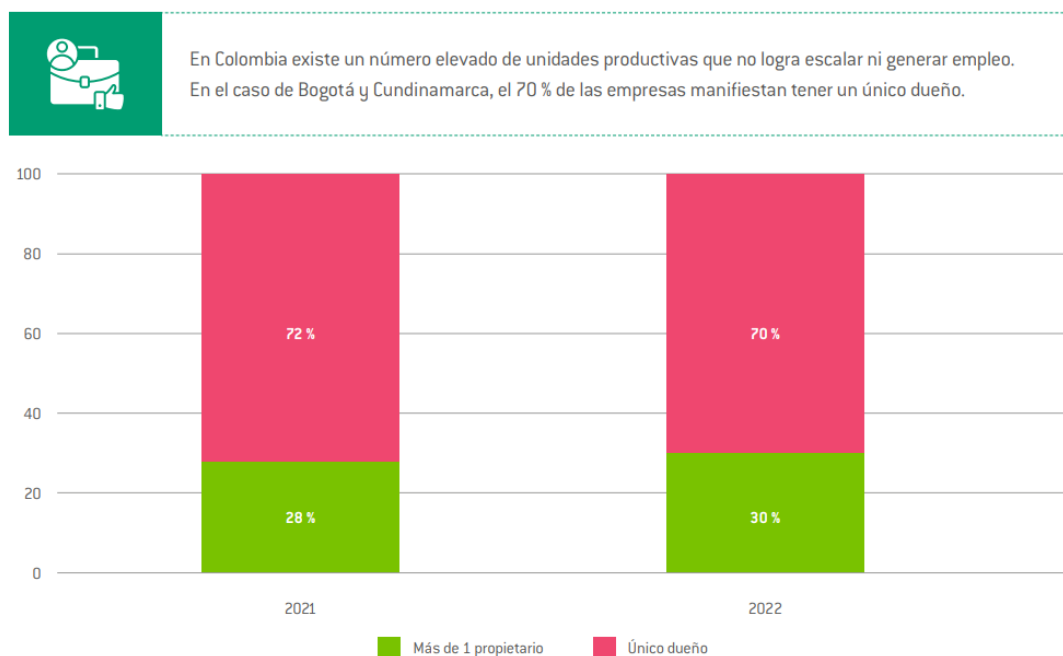
A medida que la empresa avanza en su curva de crecimiento y validación de mercado, emergen vehículos más sofisticados como los fondos de capital emprendedor (Venture Capital), los fondos de capital privado (*Private Equity*), el crowdfunding, e incluso el acceso a mercados bursátiles a través de procesos de IPO. Paralelamente, en el eje de la deuda, los mecanismos disponibles se amplían con base en la capacidad de repago y flujos de caja esperados, incluyendo el microcrédito, crédito personal, plataformas *Fintech*, banca comercial, *factoring* y emisión de bonos.



Fuente: Elaborado mediante chat GPT con datos de EY Colombia & Bancoldex (2018), Rockstart (2020), iNNpulsa Colombia (2021), Consejo Privado de Competitividad (2022) y ColCapital (2024).

Uno de los obstáculos más persistentes para el desarrollo de instrumentos de capital en Bogotá es la arraigada cultura empresarial centrada en la autonomía individual del emprendedor. Según datos de la Cámara de Comercio de Bogotá, el 70% de las unidades productivas del país están constituidas bajo esquemas de propiedad unipersonal, lo cual refleja una profunda resistencia a compartir control o abrir la toma de decisiones a terceros, incluyendo inversionistas³⁴. Esta resistencia cultural, si bien comprensible desde una lógica de independencia, se convierte en una barrera estructural para escalar modelos de negocio, atraer inversión especializada y profesionalizar la gestión empresarial.

³⁴ Cámara de Comercio de Bogotá (2023). Citado por Consejo Privado de Competitividad (2024), p. 471. Disponible en: https://compite.com.co/wp-content/uploads/INC_COMPLETO_PAG-INDIVIDUAL.pdf



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, 2023. Citado por Consejo Privado de Competitividad, 2024, pág. 471.

Además, existe un bajo conocimiento sobre las ventajas del capital privado como instrumento de acompañamiento estratégico, más allá del aporte financiero. Estudios como el del Ecosistema de Capital Privado y Emprendedor de ColCapital (2025)³⁵ demuestran **que los fondos de capital no solo inyectan recursos, sino que aportan metodologías, redes, visión a largo plazo y criterios de gobierno corporativo, que resultan determinantes para que una empresa evolucione de un microemprendimiento a una organización sostenible**. Sin embargo, la escasa formación financiera de base y la falta de referentes empresariales que hayan transitado exitosamente por procesos de apertura accionaria perpetúan la desconfianza frente al capital externo, incluyendo Inversión Extranjera Directa (IED).

Esta cultura del “control total” también se ve reforzada por un sistema educativo que no forma desde etapas tempranas en conocimientos de estructura societaria, gobierno corporativo, ni mecanismos de inversión alternativa. **La mayoría de emprendedores colombianos desconocen qué es un *term sheet*, cómo se calcula la dilución o cómo se negocia una participación estratégica con un fondo. El resultado es un ecosistema donde la informalidad y la autosuficiencia limitan el crecimiento exponencial y donde muchos negocios exitosos en su etapa inicial se estancan por no acceder a herramientas de capital necesarias para su siguiente nivel de desarrollo.**

³⁵ ColCapital. (2025). Ecosistema de Capital Privado y Emprendedor. Reporte 2024-2025. Disponible en: <https://www.deloitte.com/content/dam/assets-zone4/latam/es/docs/services/financial-advisory/2025/Estudio-de-la-industria-2025.pdf>

Por esta razón, el fortalecimiento del ecosistema de capital en Bogotá no puede limitarse a la creación de instrumentos financieros; debe venir acompañado de una transformación cultural e institucional que modifique la percepción del capital como una amenaza y lo posicione como una palanca para el crecimiento, la formalización y la generación de valor compartido.

Ante esto, la administración distrital, a través de la Secretaría de Desarrollo Económico, ha impulsado la iniciativa “Hecho en Bogotá” como un programa que busca el progreso económico y social de la ciudad mediante el fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas (Pymes) y emprendedores locales, por medio de herramientas, recursos y servicios de asesoría con el objetivo de elevar la productividad y competitividad de las empresas bogotanas³⁶.

A su vez, la SDDE cuenta con “Bogotá Productiva”, una plataforma de formación modular diseñada para el fortalecimiento de las habilidades empresariales de los emprendedores de la ciudad compuesto por tres subprogramas: 1. Academia Bogotá Productiva, dirigido a negocios en etapa temprana de ideación o diseño; 2. Impulso Capital, para la definición de un plan de inversión a la medida, además de un incentivo económico, y 3. Bogotá Corazón Productivo, específicamente para las empresas y unidades productivas ubicadas en una de las zonas priorizadas por el Distrito (12 de Octubre, 7 de Agosto, Restrepo, San Felipe, La Alquería Venecia, Ricaurte, La Candelaria, La Estrada, Chicó y Usaquén)³⁷.

Sin embargo, en lo referente a los procesos de formación y capacitación en habilidades digitales y financieras, los resultados del programa “Hecho en Bogotá”, publicados en la evaluación de medio término publicada por la SDDE en febrero de 2024, evidencian carencias como la falta de recordación de los conocimientos por parte de los emprendedores y empresarios³⁸. Ante la pregunta “¿De qué manera mejoró las finanzas de su emprendimiento o empresa a partir de su participación en Hecho en Bogotá?”, el 27,5% de los 300 emprendimientos encuestados expresó que no hubo una mejora en su manejo financiero y solo el 9,5% buscó otras fuentes de financiación después de haber participado en el programa, por lo cual es necesario “revisar y ajustar el contenido de los programas de capacitación para asegurar que estén alineados con las demandas del entorno empresarial actual”³⁹.

³⁶ Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (2025). Hecho en Bogotá. Disponible en:

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/hecho_en_bogota.pdf

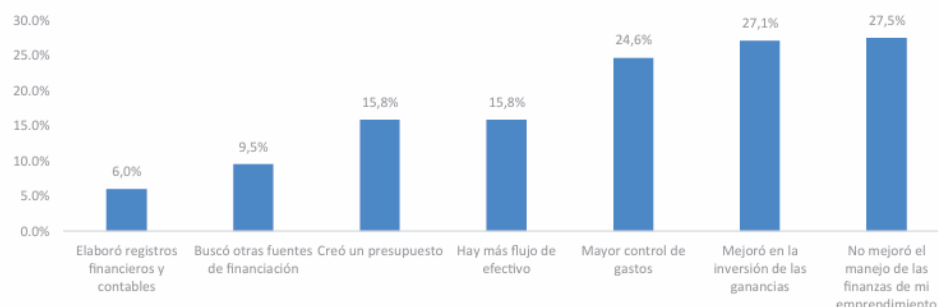
³⁷ Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (2025). Academia Bogotá Productiva. Disponible en:

<https://academiabogotaproductiva.gov.co/>

³⁸ Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (2024). Cuadernos de Desarrollo Económico: Serie de evaluaciones para el legado de desarrollo económico distrital. Disponible en: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/hecho_en_bogota.pdf

³⁹ Ibidem, p. 37.

Gráfica 13 ¿De qué manera mejoró las finanzas de su emprendimiento o empresa a partir de su participación en Hecho en Bogotá?



Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2024. Cuadernos de Desarrollo Económico: Serie de evaluaciones para el legado de desarrollo económico distrital, pág. 31.

Para esto, dentro de las conclusiones de la evaluación, se recomienda “explorar la opción de **integrar la formación en el marco de Hecho en Bogotá con la Academia de Bogotá Productiva**. Esto con el objetivo de desarrollar una plataforma de formación y capacitación unificada entre los programas de la ruta de productividad para emprendedores locales de la SDDE.”⁴⁰.

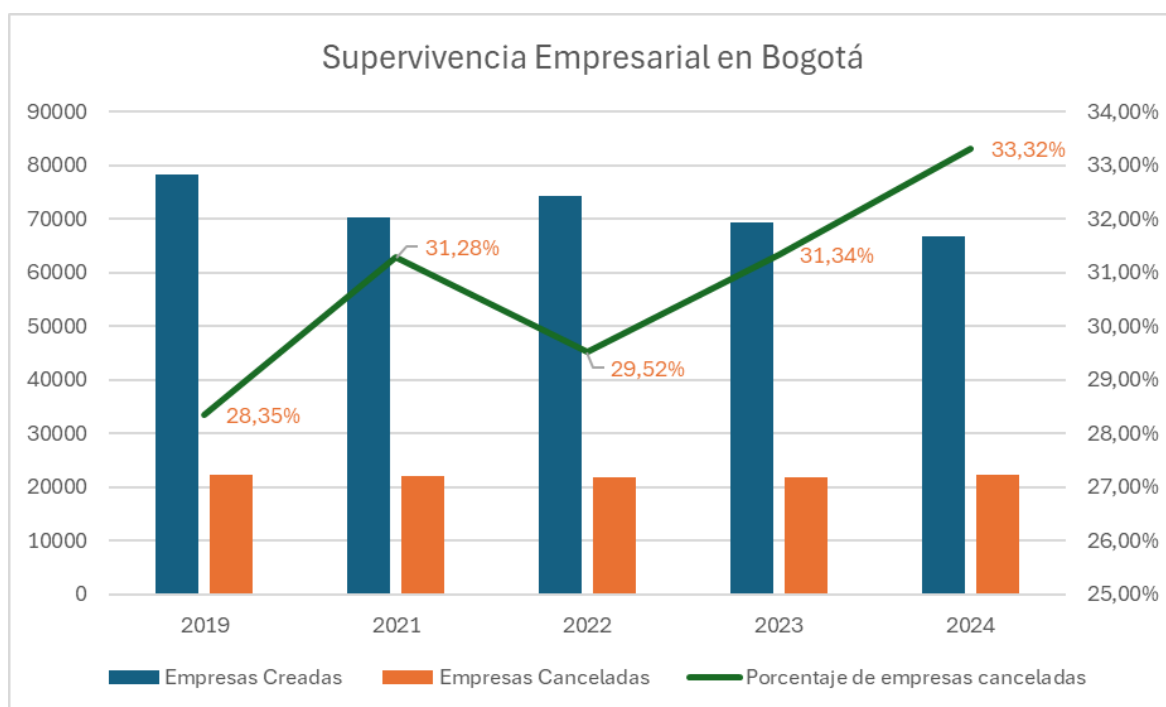
Por todo lo anteriormente expuesto, el distrito debe impulsar la formación de conocimientos de los empresarios y emprendedores en fuentes financiación en capital o deuda, según la etapa de la compañía, ampliando y fortaleciendo los programas de formación modular de ambas iniciativas. Para esto, es pertinente analizar cada uno de los instrumentos de financiación alternativa a la banca tradicional, enfocados en inversión de capital, según cada una de las tres etapas de desarrollo de una compañía de la siguiente manera:

Etapas 1: Descubrimiento:

Los primeros años de existencia de una compañía son los más cruciales debido a su alto riesgo donde, en Bogotá, para el periodo comprendido entre 2019 y 2025, en promedio, por cada 10 empresas creadas, solo 3 siguen en operación, mientras que las otras 7 quebraron y cerraron⁴¹.

⁴⁰ Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (2024). Cuadernos de Desarrollo Económico: Serie de evaluaciones para el legado de desarrollo económico distrital, p. 40. Disponible en: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/hecho_en_bogota.pdf

⁴¹ Cámara de Comercio de Bogotá. Evolución de las empresas creadas y canceladas entre 2019 y 2024 para el periodo enero – diciembre. Disponible en: <https://www.ccb.org.co/informacion-especializada/observatorio/dinamica-empresarial/empresas-creadas> y <https://www.ccb.org.co/informacion-especializada/observatorio/dinamica-empresarial/empresas-canceladas>.



Fuente: Elaboración propia con datos de Cámara de Comercio de Bogotá. Evolución de las empresas creadas y canceladas entre 2019 y 2024 para el periodo enero – diciembre.

Según lo expone Denis (2004), “en la etapa inicial de desarrollo de un negocio, las fuentes de financiación son limitadas por la asimetría de información entre emprendedores e inversionistas, y por la falta de trayectoria de la empresa que pueda servir como señal sobre su potencial”⁴². Pese a estos desafíos, el atractivo de estas inversiones radica en el potencial de alto retorno si la empresa logra crecer con éxito, como ha sido el caso de algunas *startups* colombianas como Rappi, Truora y Habi. En esta etapa, los instrumentos más relevantes son:

1. Capital Semilla:

Este tipo de capital es crucial para superar las barreras iniciales de acceso al financiamiento. Según el Concejo Privado de Competitividad, “el capital semilla es una fuente importante de financiación al enfrentar la falta de acceso al capital en etapas tempranas del desarrollo empresarial. Menos del 10 % de los emprendedores usaba este mecanismo según la Asociación de Emprendedores de Colombia en el año 2017”⁴³. En Bogotá, las principales fuentes de capital semilla son programas públicos como el Fondo Emprender (FE), administrado por el SENA, y los programas Aldea y CEmprende de iNNpulsa.

⁴² Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 373.

⁴³ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 374.

2. Ángeles inversionistas:

Por su parte, las redes de ángeles inversionistas también son un canal clave en esta etapa donde los emprendedores, además de recursos, también requieren mentoría y acceso a redes de contactos. “En Colombia están en funcionamiento seis redes de ángeles inversionistas, entre las que se incluyen las de Fundación Bolívar Davivienda, Starco, Xcala, HubBOG, Créame y Bictia Angels”⁴⁴. Por su parte, la Cámara de Comercio de Bogotá lidera la Red de Inversionistas que busca reducir la brecha de inversión en emprendimientos de alto potencial de crecimiento en la ciudad, conectando el capital inteligente con los emprendedores⁴⁵. No obstante, el mercado aún es incipiente: “solo 10 % de estos inversionistas en etapa temprana tienen más de diez años de experiencia, mientras que más del 60 % tiene una experiencia entre uno y cuatro años”⁴⁶.

Etapas 2: Crecimiento Inicial y Crecimiento Acelerado:

Con la validación de mercado alcanzada, las empresas en crecimiento buscan escalar sus operaciones y fortalecer sus procesos⁴⁷. En esta fase se amplía el abanico de fuentes de financiación a través de vehículos más estructurados como los Fondos de Capital Privado (FCP), los Fondos de Capital Emprendedor o de Impacto, y los Fondos de Deuda Privada.

1. Fondos de Capital Privado:

El capital privado (*Private Equity* PE) consiste en la inversión de recursos a empresas que no cuentan con acciones en el mercado bursátil, a través de un fondo, con el propósito de multiplicar su valor y tener retornos de mediano y largo plazo para sus inversionistas.

La industria de Capital Privado en Colombia “ha ganado importancia por el impacto que tiene a través del crecimiento y desarrollo de activos, así como por la contribución a la creación de empleo en el país”⁴⁸, pasando de 107 fondos en 2014 a 375 en 2024, con compromisos por USD 28.418 millones distribuidos en más de 1.641 activos⁴⁹. De estos, Bogotá-Región concentra el 41%, consolidándose como el epicentro de estas inversiones⁵⁰. “Esta inyección de recursos, vía capital o deuda, contribuye al desarrollo y crecimiento de pequeñas, medianas y grandes empresas o proyectos con operaciones en Colombia y en la región”⁵¹.

⁴⁴ iNNpula, comunicación personal (2021). Citado por CPC (2022), p. 374.

⁴⁵ Cámara de Comercio de Bogotá. Red de inversionistas. Disponible en: <https://www.ccb.org.co/servicios/haz-crecer-tu-empresa/innovacion-empresarial/networking-y-red-de-inversionistas>

⁴⁶ Rockstart (2020). Citado por CPC, (2022), p. 374.

⁴⁷ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 378.

⁴⁸ Ibidem.

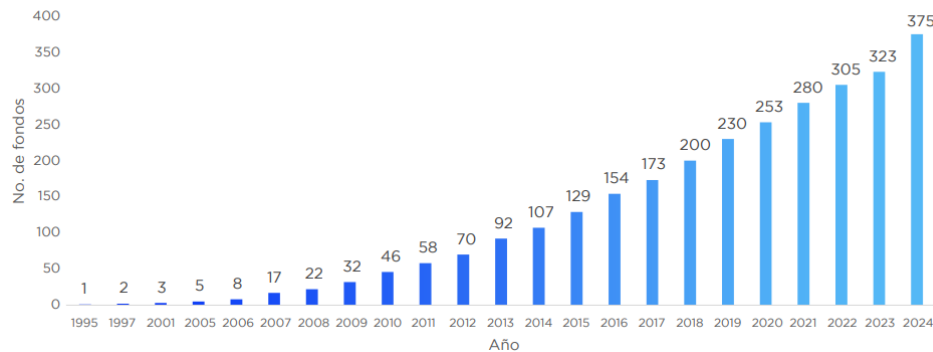
⁴⁹ ColCapital (2025). Industria de Capital Privado en Colombia. Reporte 2024-2025. Disponible en:

<https://www.deloitte.com/content/dam/assets-zone4/latam/es/docs/services/financial-advisory/2025/Estudio-de-la-industria-2025.pdf>

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 378.

Evolución de los Fondos de Capital Privado en Colombia



Fuente: ColCapital (2025). Industria de Capital Privado en Colombia. Reporte 2024-2025, pág. 36.

Además de la inversión monetaria, la industria del capital privado se ejerce bajo una lógica de acompañamiento y tutoría en el desarrollo empresarial para el crecimiento de valor de la compañía, lo cual puede enriquecer los conocimientos de los empresarios colombianos según las experiencias internacionales de los gestores. “Además de canalizar capital, estos vehículos han impulsado los planes de negocios de estos activos para que, además de ser rentables, sean compatibles con las necesidades actuales de innovación, sostenibilidad y competitividad⁵².

2. Fondos de Capital Emprendedor y Fondos de Impacto:

Este tipo de fondos se crean con un objetivo de utilidad financiera, pero también centrados en resultados sociales que definen el éxito del proyecto, lo cual puede traer grandes beneficios para los habitantes de Bogotá, más allá de la generación de empleo. Sin embargo, “conseguir capital en Colombia es uno de los desafíos más grandes para los fondos de capital emprendedor porque el dinero usualmente se va a vehículos tradicionales de inversión”⁵³. Por lo tanto, es necesario que Bogotá, como centro financiero y económico, marque la diferencia y fomente la inversión de recursos a través de estos vehículos.

Dado que el capital a nivel nacional resulta insuficiente, los emprendedores y gestores profesionales buscan la financiación en otros países donde puede ser mucho más eficiente conseguir los recursos necesarios para el desarrollo de sus ideas y negocios. No obstante, esto genera altos costos de estructuración y de operación para los proyectos, dado que requieren un alistamiento, teniendo presente una estructura legal y tributaria de acuerdo con estándares internacionales, para lo cual los empresarios colombianos, en su mayoría, no están preparados y los recursos se dirigen a otros países.

⁵² ColCapital (2021). Citado por CPC (2022), p. 378.

⁵³ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 379.

Para evitar esto es importante que la administración distrital lidere programas que faciliten la obtención de recursos por parte de los emprendedores y empresarios que desarrollen sus actividades en Bogotá y, de este modo, no perder las oportunidades de IED en los diferentes sectores económicos, priorizando el sector industrial que actualmente se encuentra más rezagado y que cuenta con mayor potencial de crecimiento y, a su vez, de beneficios económicos tanto para los inversionistas como para la ciudad.

Etapas 3: Estabilidad / Madurez:

En este punto, muchas compañías buscan un mayor y constante acceso a capital para incrementar sus niveles de liquidez y contar con nuevos mecanismos de negociación, para lo cual pueden buscar cotizar sus acciones en el mercado bursátil primario y secundario como herramienta clave para el crecimiento y mayor soporte financiación de deuda al permitir acceso a un universo de inversionistas más amplio⁵⁴.

Para alcanzar este objetivo, los Bancos de Inversión y los Fondos de Capital Privado diseñan una salida de oferta pública a través de un proceso denominado IPO (oferta pública inicial). A pesar de los beneficios que derivan de este proceso, en Colombia, son pocas las compañías que deciden salir a bolsa debido a la baja eficiencia del mercado local toda vez que “con un menor número de empresas listadas, las oportunidades de inversión se reducen”⁵⁵, consolidando un círculo de improductividad.

Además, los costos de entrada, debido a fuertes requerimientos fiscales y regulatorios, y la cultura empresarial reacia a ceder control en su compañía, compartir información sensible y estar sujetos a la volatilidad del precio de las acciones, son barreras que inhiben el crecimiento del mercado accionario colombiano⁵⁶.

Lo anterior se evidencia en que “desde 2014, apenas tres nuevas empresas han sido listadas en la bolsa, y una de ellas se retiró el año pasado. Esto permite afirmar que el mercado de valores colombiano es poco líquido, con un índice de rotación de acciones de apenas 9,4 %”⁵⁷.

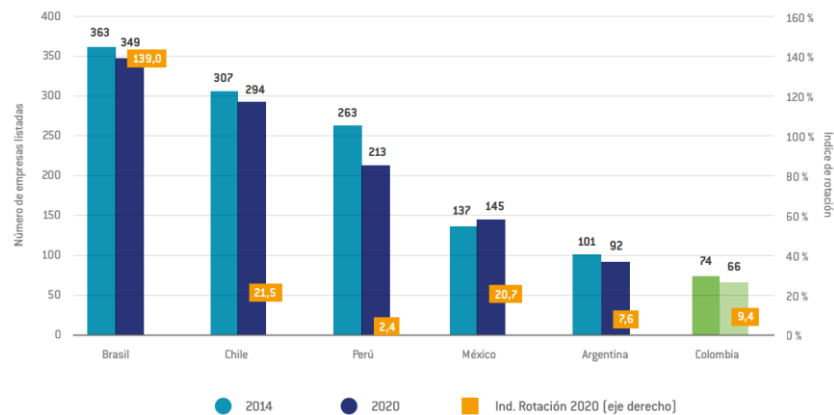
⁵⁴ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 383.

⁵⁵ Asobancaria (2019). Citado por CPC (2022), p. 383.

⁵⁶ Consejo Privado de Competitividad (2022). Informe Nacional de Competitividad 2021-2022, p. 383.

⁵⁷ Ibidem.

Tamaño del Mercado de Valores por País y su Índice de Rotación



Fuente: World Federation of Exchanges (2021). Citado por Consejo Privado de Competitividad (2022), p. 385.

En este sentido, se proponen desde este proyecto de acuerdo las siguientes acciones concretas que pueden contribuir a la institucionalización de las fuentes de financiación no tradicionales y el fortalecimiento de tejido empresarial distrital:

1. Fortalecimiento y articulación de los programas “Hecho en Bogotá” y “Bogotá Productiva”:

Uno de los principales obstáculos en el acceso a fuentes de financiación no tradicionales en Bogotá es el bajo nivel de conocimientos financieros y estrategias especializadas de financiación con instrumentos como el capital privado, el capital de riesgo (*venture capital*), los fondos de inversión o el *crowdfunding*.

En este sentido, la estrategia de formación y educación empresarial que se da actualmente por medio del programa “Hecho en Bogotá” debe articularse con la plataforma “Academia Bogotá Productiva” con el propósito de desarrollar una plataforma de formación y capacitación unificada entre los programas de la ruta de productividad para emprendedores locales de la SDDE y, a su vez, alcanzar las metas definidas en el objetivo estratégico “Bogotá confía en su potencial” del Plan de Desarrollo: Bogotá Camina Segura.

La propuesta contempla el fortalecimiento de los contenidos formativos de estas plataformas a través del diseño e implementación de una ruta formativa modular orientada a MiPymes, emprendimientos y empresas en crecimiento, con enfoque en: formulación de pitch financiero, gobernanza corporativa, valoración de empresas, negociación con fondos, y herramientas como el *term sheet*, *data rooms* y proyecciones de retornos.

Esta estrategia debe implementarse a través de alianzas con universidades, aceleradoras, fondos de inversión, la Cámara de Comercio de Bogotá y entidades del orden nacional como iNNpulsa y el Fondo Emprender. De igual forma, debe incluir contenidos diferenciados para grupos subrepresentados como mujeres emprendedoras, jóvenes rurales y unidades productivas informales, lo que contribuirá a cerrar brechas estructurales de acceso al capital.

2. Fortalecimiento e Incentivos para inversiones en el Distrito:

Para estimular la atracción de capital privado, inversión extranjera directa (IED) y recursos provenientes de fondos colectivos, es fundamental que el Distrito Capital establezca un esquema de incentivos tributarios e institucionales coherente, transparente y competitivo frente a otras regiones. Esto es particularmente relevante en un contexto donde el capital fluye hacia ecosistemas con menores barreras normativas y mejores condiciones de retorno ajustado al riesgo.

En ese marco, se propone estudiar la viabilidad de implementar incentivos tributarios transitorios (como exenciones parciales de ICA o beneficios en el impuesto predial) para fondos de inversión que destinen recursos a empresas bogotanas en etapa temprana, escalamiento o reconversión productiva. En el mismo sentido, se recomienda reconocer a las sociedades de capital emprendedor (SCE) y fondos privados domiciliados en Bogotá como actores prioritarios dentro de los instrumentos de desarrollo económico local.

Asimismo, se sugiere la creación de un Registro Distrital de Inversionistas con Impacto en el cual se inscriban los fondos que destinen parte de su portafolio a sectores estratégicos para la ciudad, en línea con los sectores estratégicos establecidos por la administración (industria cultural y creativa, manufacturas de alto valor agregado, servicios intensivos en conocimiento, ciencias de la vida y todas las relacionadas con el desarrollo de “Bogotá Ciudad Aeropuerto”), permitiéndoles acceder a procesos preferenciales de contratación, uso de espacios públicos para eventos o reconocimiento institucional por parte del Distrito a través del sello de “Bogotá Invierte con Propósito”.

VII. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal dado que no afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Los gastos que se generen por la presente iniciativa se entenderán que hacen parte de los programas y proyectos incluidos en los presupuestos de inversión anual y en el Plan Operativo Anual de Inversión de las entidades competentes, por lo que no requieren erogación o adición presupuestal alguna para el cumplimiento de los lineamientos planteados en el mismo.

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa libre

PROYECTO DE ACUERDO No 870 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE EL CRECIMIENTO, LA FORMALIZACIÓN Y LA ESCALABILIDAD DEL TEJIDO EMPRESARIAL Y EL ECOSISTEMA EMPRENDEDOR DEL DISTRITO CAPITAL.****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,**

En ejercicio de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las consagradas por los numerales 1 y 3 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto. Promover el crecimiento, la formalización y la escalabilidad del tejido empresarial y el ecosistema emprendedor del Distrito Capital, mediante la consolidación de un entorno institucional, cultural y financiero que dinamice las fuentes de financiación para emprendedores y empresarios en la ciudad, a través de Fondos de Inversión Colectiva y la industria de capital privado.

Artículo 2. Definiciones. Para la ejecución del presente acuerdo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Fuentes de Financiación No Tradicionales: Todo mecanismo o vehículo de financiación en capital y/o deuda mediante los cuales se ofertan servicios financieros alternativos al crédito ofertado por la banca comercial tradicional.

Fondos de Inversión Colectiva (FICs): Todo mecanismo o vehículo de captación o administración de sumas de dinero u otros activos, integrado con el aporte de un número plural de personas determinables una vez el fondo entre en operación, recursos que serán gestionados de manera colectiva para obtener resultados económicos también colectivos.

Fondos de Capital Privado: Vehículo de inversión especialmente diseñado según la normativa vigente y el perfil de sus inversionistas, administrado por un equipo profesional con el fin de realizar inversiones de capital en empresas que no cotizan en bolsa de valores. Mecanismo de inversión colectiva con el objetivo de adquirir participaciones en empresas privadas o proyectos público-privados para fomentar su desarrollo y escalabilidad en un plazo determinado. Herramienta para el fortalecimiento patrimonial de las empresas no listadas en la bolsa de valores.

Fondos de Capital de Riesgo: Vehículos de inversión que recaudan capital de inversores institucionales y particulares para invertir en empresas que están en sus primeras etapas de desarrollo o en etapas de crecimiento acelerado y que aún no cotizan en bolsa.

Capital Semilla: Capital orientado a financiar la primera etapa de un negocio, utilizado para investigar, probar y desarrollar un concepto inicial. Inversión antes que haya un producto o compañía real organizada. Primera ronda de capital para un negocio que apenas arranca.

Ángeles Inversionistas: Individuo o grupo de individuos que buscan financiar proyectos empresariales a través de su capital, asesoría, mentoría experimentada y acompañamiento continuo como socios del emprendimiento o proyecto de inversión.

Aceleradoras de Empresas: Organizaciones que brindan asesoría para impulsar ideas y startups en fases tempranas con el objetivo de acelerar su crecimiento y prepararse adecuadamente para dirigirse a inversores con una idea de negocio probada. Compañías y organizaciones que ofertan programas intensivos de ayuda y asesoría a emprendedores en los cuales, al finalizar, se presenta a inversionistas los proyectos para su aprobación y graduación.

Crowdfunding: Mecanismo de financiación que consiste en utilizar el capital de numerosos individuos a través de pequeñas aportaciones. Herramienta de financiación que prescinde de los intermediarios financieros como bancos para obtener el impulso económico a través de donaciones de usuarios cuya motivación puede ser altruista y/o a cambio de algún tipo de recompensa relacionada con el proyecto.

Factoring: Herramienta financiera que permite a las empresas vender sus facturas pendientes de cobro a una entidad (factor) a cambio de un pago inmediato. Herramienta financiera para proporcionar a las empresas una forma rápida y eficiente de obtener liquidez a través de la venta de sus facturas pendientes de cobro.

Pitch Financiero: Modalidad de presentación enfocada en exponer los aspectos económicos y estratégicos de un negocio. Presentación breve y concisa diseñada para comunicar una idea, proyecto o producto con el objetivo de captar la atención de una audiencia específica, generalmente inversores, socios potenciales o clientes.

Hoja de Términos (*Tern Sheet*): Documento no vinculante que detalla los términos y condiciones bajo los cuales un inversor está dispuesto a realizar una inversión en una empresa. Plantilla para futuros documentos más detallados y legalmente vinculantes.

Data Rooms: Espacios digitales que permiten guardar y compartir información sensible de las compañías de forma segura. Espacios virtuales de trabajo en línea seguro que permiten a las partes autorizadas almacenar, compartir y colaborar en documentos confidenciales.

Artículo 3. Lineamientos. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, propenderá por implementar el presente Acuerdo bajo los siguientes lineamientos:

1. Consolidar a las empresas privadas del Distrito Capital como agentes impulsores del crecimiento económico, la innovación y el desarrollo sostenible de Bogotá D.C. y su zona metropolitana.
2. Desarrollar un ecosistema financiero robusto y diversificado que impulse el crecimiento de las MiPymes y emprendimientos del Distrito, con especial énfasis en fuentes de financiación no tradicionales.
3. Ampliar la inclusión financiera mediante el fortalecimiento y promoción de instrumentos como capital semilla, redes de ángeles inversionistas, aceleradoras, capital de riesgo, capital privado y otros Fondos de Inversión Colectiva, para apoyar la consolidación y escalamiento de empresas y proyectos productivos.
4. Fomentar competencias y conocimientos económicos y financieros, con contenidos pertinentes, de calidad y diferenciados según el perfil del emprendedor o empresario, así como la etapa de desarrollo de su proyecto o empresa.
5. Promover alianzas estratégicas interinstitucionales y con el sector privado para el diseño e implementación de instrumentos de financiación innovadores y sostenibles, alineados con las necesidades de los diferentes sectores productivos de la ciudad.
6. Crear y fortalecer espacios de articulación y conexión entre emprendedores, empresarios, inversionistas y autoridades distritales, que faciliten la identificación de oportunidades y la concreción de acuerdos de inversión.
7. Establecer mecanismos de seguimiento, evaluación y articulación de los programas de educación financiera en métodos alternativos de financiación, garantizando la pertinencia de los contenidos y la adecuada selección de la población beneficiaria.
8. Impulsar la cultura ciudadana de inversión en el mercado de valores colombiano, promoviendo la confianza y el conocimiento de la ciudadanía sobre el funcionamiento y beneficios de los mecanismos bursátiles, el capital privado y otros Fondos de Inversión Colectiva.
9. Implementar mecanismos para la recopilación, el análisis y la publicación de información periódica sobre el acceso a capital, desempeño de los instrumentos financieros y su impacto en el tejido empresarial distrital.
10. Fortalecer la articulación con programas nacionales e internacionales de inversión colectiva y capital emprendedor, aprovechando recursos y experiencias que potencien la competitividad empresarial del Distrito.

Artículo 4. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, a través de las plataformas de los programas “Hecho en Bogotá” y “Academia Bogotá Productiva”, promoverá el uso de los instrumentos de financiación de capital y deuda, promocionando los beneficios de cada uno de estos, según las etapas de desarrollo empresarial así:

1. Emprendimientos, Micro y Pequeñas Empresas:
 - a. Ángeles inversionistas
 - b. Aceleradoras
 - c. Capital semilla
 - d. *Crowdfunding*

2. Medianas Empresas:

- a. Fondos de Capital de Riesgo o Capital Emprendedor (*Venture Capital*)
- b. Fondos de Capital Privado (*Private Equity*)

3. Grandes Empresas:

- a. Emisión por primera vez de acciones en el mercado bursátil (*IPO*)
- b. Emisión por primera vez de bonos

Artículo 5. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, fomentará alianzas con el sector privado para la ejecución de esta estrategia, las cuales deberán distinguir claramente entre el ofrecimiento de capacitación y educación económica y financiera y el asesoramiento comercial para la adquisición de los productos o servicios financieros establecidos en este Acuerdo.

Artículo 6. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, buscará integrar la formación en el marco de Hecho en Bogotá con la Academia de Bogotá Productiva, como mecanismo para fortalecer los procesos de capacitación empresarial productiva, adicionando contenidos modulares formativos en:

- 1. Diseño de pitch financiero,
- 2. gobernanza corporativa,
- 3. valoración de empresas,
- 4. negociación con fondos,
- 5. elaboración de hoja de términos (*Tern Sheet*),
- 6. herramientas tecnológicas financieras como modelación financiera y *data rooms*,
- 7. proyecciones de retornos de inversiones,
- 8. y otros que la Administración considere pertinentes.

Artículo 7. Incentivos al sector financiero por grandes inversiones. Quienes desarrollen actividades financieras y cumplan con los siguientes requisitos podrán acceder a una exención progresiva en:

1. Impuesto de Industria y Comercio por grandes inversiones.

- a) Con posterioridad a la publicación del presente acuerdo, contribuir en al menos 51% de la financiación de **dos o más** proyectos de inversión para el desarrollo de cualquiera de las siguientes actividades en el Distrito Capital:

Sector de actividad	Descripción
Industria	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos
Industria	Elaboración de cacao, chocolate y productos de confitería
Industria	Elaboración de otros productos alimenticios n.c.p.
Industria	Preparación e hilatura de fibras textiles
Industria	Tejeduría de productos textiles
Industria	Confección de artículos con materiales textiles, excepto prendas de vestir
Industria	Fabricación de tapetes y alfombras para pisos
Industria	Fabricación de otros artículos textiles n.c.p.
Industria	Confección de prendas de vestir, excepto prendas de piel
Industria	Fabricación de hojas de madera para enchapado; fabricación de tableros contrachapados, tableros laminados, tableros de partículas y otros tableros y paneles
Industria	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos
Industria	Fabricación de abonos y compuestos inorgánicos nitrogenados
Industria	Fabricación de plásticos en formas primarias
Industria	Fabricación de caucho sintético en formas primarias
Industria	Fabricación de otros productos químicos n.c.p.
Industria	Fabricación de fibras sintéticas y artificiales
Industria	Fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico
Industria	Fabricación de formas básicas de caucho y otros productos de caucho n.c.p.
Industria	Fabricación de vidrio y productos de vidrio
Industria	Fabricación de productos refractarios
Industria	Fabricación de otros productos minerales no metálicos n.c.p.
Industria	Fabricación de artículos de cuchillería, herramientas de mano y artículos de ferretería
Industria	Fabricación de otros productos elaborados de metal n.c.p.
Industria	Fabricación de componentes y tableros electrónicos

Industria	Fabricación de computadoras y de equipo periférico
Industria	Fabricación de equipos de comunicación
Industria	Fabricación de aparatos electrónicos de consumo
Industria	Fabricación de equipo de medición, prueba, navegación y control
Industria	Fabricación de relojes
Industria	Fabricación de instrumentos ópticos y equipo fotográfico
Industria	Fabricación de medios magnéticos y ópticos para almacenamiento de datos
Industria	Fabricación de motores, generadores y transformadores eléctricos
Industria	Fabricación de aparatos de distribución y control de la energía eléctrica
Industria	Fabricación de pilas, baterías y acumuladores eléctricos
Industria	Fabricación de otros tipos de equipo eléctrico n.c.p.
Industria	Fabricación de equipos de potencia hidráulica y neumática
Industria	Fabricación de otras bombas, compresores, grifos y válvulas
Industria	Fabricación de cojinetes, engranajes, trenes de engranajes y piezas de transmisión
Industria	Fabricación de equipo de elevación y manipulación
Industria	Fabricación de otros tipos de maquinaria y equipo de uso general n.c.p.
Industria	Fabricación de maquinaria agropecuaria y forestal
Industria	Fabricación de máquinas formadoras de metal y de máquinas herramienta
Industria	Fabricación de otros tipos de maquinaria y equipo de uso especial n.c.p.
Industria	Fabricación de vehículos automotores y sus motores
Industria	Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores
Industria	Fabricación de locomotoras y de material rodante para ferrocarriles
Industria	Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexas
Industria	Fabricación de joyas, bisutería y artículos conexos
Industria	Fabricación de instrumentos musicales
Industria	Fabricación de artículos y equipo para la práctica del deporte

Industria	Fabricación de juegos, juguetes y rompecabezas
Industria	Fabricación de instrumentos, aparatos y materiales médicos y odontológicos (incluido mobiliario)
Industria	Otras industrias manufactureras n.c.p.
Servicios	Generación de energía eléctrica
Industria	Tratamiento y disposición de desechos no peligrosos
Servicios	Edición de programas de informática (software)
Servicios	Actividades de producción de películas cinematográficas, videos, programas, anuncios y comerciales de televisión
Servicios	Actividades de postproducción de películas cinematográficas, videos, programas, anuncios y comerciales de televisión
Servicios	Actividades de distribución de películas cinematográficas, videos, programas, anuncios y comerciales de televisión
Servicios	Actividades de grabación de sonido y edición de música
Servicios	Actividades de programación y transmisión en el servicio de radiodifusión sonora
Servicios	Actividades de programación y transmisión de televisión
Servicios	Actividades de telecomunicación satelital
Servicios	Otras actividades de telecomunicaciones
Servicios	Otras actividades de tecnologías de información y actividades de servicios informáticos
Servicios	Procesamiento de datos, alojamiento (hosting) y actividades relacionadas
Servicios	Portales web
Servicios	Actividades de agencias de noticias
Servicios	Otras actividades de servicios de información n.c.p.
Servicios	Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica
Servicios	Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales y la ingeniería
Servicios	Alquiler y arrendamiento de otros tipos de maquinaria, equipo y bienes tangibles n.c.p.
Servicios	Actividades de centros de llamadas (call center)
Industria	Fabricación de equipo de irradiación y equipo electrónico de uso médico y terapéutico
Servicios	Actividades de telecomunicaciones alámbricas
Servicios	Actividades de telecomunicaciones inalámbricas

Servicios	Actividades de consultoría informática y actividades de administración de instalaciones informáticas
Servicios	Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias sociales y las humanidades
Servicios	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas n.c.p.
Servicios	Educación media técnica y de formación laboral
Servicios	Educación técnica profesional
Servicios	Educación tecnológica
Servicios	Educación de instituciones universitarias o de escuelas tecnológicas
Servicios	Educación de universidades
Servicios	Formación académica no formal
Servicios	Actividades de apoyo a la educación
Servicios	Actividades de la práctica médica, sin internación
Servicios	Actividades de la práctica odontológica
Servicios	Actividades de apoyo diagnóstico
Servicios	Actividades de apoyo terapéutico
Servicios	Otras actividades de atención de la salud humana

- b) Presentar cada proyecto de inversión a más tardar el 30 de junio 2030, para el desarrollo de una o más de las actividades señaladas en el numeral 1° de este artículo, en los términos que para el efecto reglamente la Administración Distrital.
- c) Que los proyectos respectivos sean aprobados por la instancia definida por la Administración Distrital a más tardar el 31 de diciembre de 2030.
- d) Ejecutar la inversión en los plazos establecidos en el reglamento, sin que exceda el término de cinco años siguientes a la fecha de la comunicación de la decisión que aprueba el proyecto.

2. Impuesto de Industria y Comercio por grandes inversiones en las actuaciones estratégicas Distritos Aeroportuarios de Fontibón y Engativá.

- a) Con posterioridad a la publicación del presente acuerdo, contribuir en al menos 51% de la financiación de **dos o más** proyectos de inversión en las zonas de tratamiento urbanístico de desarrollo o de las áreas de actividad de grandes servicios metropolitanos, incluidas en las actuaciones estratégicas “Distrito Aeroportuario de Fontibón y Engativá”, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 del 2021 y en los actos administrativos que las contienen y delimitan, en cualquiera de las siguientes actividades:

Sector de actividad	Descripción
Industria	Fabricación de vehículos automotores y sus motores
Industria	Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques
Industria	Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores
Industria	Fabricación de locomotoras y de material rodante para ferrocarriles
Industria	Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa
Industria	Fabricación de vehículos militares de combate
Industria	Fabricación de motocicletas
Industria	Procesamiento y conservación de carne y productos cárnicos
Industria	Elaboración de alimentos preparados para animales
Industria	Fabricación de sustancias y productos químicos básicos
Industria	Fabricación de otros productos químicos n.c.p.
Industria	Fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico
Industria	Fabricación de componentes y tableros electrónicos
Industria	Fabricación de computadoras y de equipo periférico
Industria	Fabricación de equipos de comunicación
Industria	Fabricación de aparatos electrónicos de consumo
Industria	Fabricación de motores, generadores y transformadores eléctricos
Industria	Fabricación de aparatos de distribución y control de la energía eléctrica
Industria	Fabricación de pilas, baterías y acumuladores eléctricos
Industria	Fabricación de hilos y cables eléctricos y de fibra óptica
Industria	Fabricación de dispositivos de cableado
Industria	Fabricación de equipos eléctricos de iluminación
Industria	Fabricación de aparatos de uso doméstico
Industria	Fabricación de otros tipos de equipo eléctrico n.c.p.
Industria	Fabricación de equipos de potencia hidráulica y neumática
Industria	Fabricación de otras bombas, compresores, grifos y válvulas

Industria	Fabricación de cojinetes, engranajes, trenes de engranajes y piezas de transmisión
Industria	Fabricación de hornos, hogares y quemadores industriales
Industria	Fabricación de maquinaria y equipo de oficina (excepto computadoras y equipo periférico)
Industria	Fabricación de otros tipos de maquinaria y equipo de uso general n.c.p.
Industria	Fabricación de maquinaria para la elaboración de alimentos, bebidas y tabaco
Industria	Fabricación de otros tipos de maquinaria y equipo de uso especial n.c.p.
Industria	Fabricación de aeronaves, naves espaciales y de maquinaria conexa
Industria	Otras industrias manufactureras n.c.p.
Servicios	Actividades de desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas)
Servicios	Actividades de consultoría informática y actividades de administración de instalaciones informáticas
Servicios	Otras actividades de tecnologías de información y actividades de servicios informáticos
Servicios	Procesamiento de datos, alojamiento (hosting) y actividades relacionadas
Servicios	Portales web
Servicios	Otras actividades de servicios de información n.c.p.
Servicios	Transporte aéreo nacional de pasajeros
Servicios	Transporte aéreo internacional de pasajeros
Servicios	Transporte aéreo nacional de carga
Servicios	Transporte aéreo internacional de carga
Servicios	Almacenamiento y depósito
Servicios	Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre
Servicios	Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo
Servicios	Manipulación de carga
Servicios	Otras actividades complementarias al transporte
Servicios	Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte, excepto los vehículos automotores, motocicletas y bicicletas
Servicio	Mantenimiento y reparación especializado de productos elaborados en metal

Servicio	Mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo
Servicio	Mantenimiento y reparación especializado de equipo electrónico y óptico
Servicio	Mantenimiento y reparación especializado de equipo eléctrico
Servicio	Mantenimiento y reparación de otros tipos de equipos y sus componentes n.c.p.
Servicio	Instalación especializada de maquinaria y equipo industrial
Servicio	Actividades postales nacionales
Servicio	Actividades de mensajería
Servicio	Alojamiento en hoteles
Servicio	Alojamiento en apartahoteles
Servicio	Otros tipos de alojamientos para visitantes
Servicio	Otros tipos de alojamiento n.c.p.
Servicio	Catering para eventos
Servicio	Actividades de las agencias de viaje
Servicio	Actividades de operadores turísticos
Servicio	Organización de convenciones y eventos comerciales
Servicio	Transporte de pasajeros
Servicio	Transporte mixto
Servicio	Transporte de carga por carretera
Servicio	Transporte por tuberías
Servicio	Actividades combinadas de servicios administrativos de oficina
Servicio	Formación para el trabajo
Servicio	Otros tipos de educación n.c.p.
Servicio	Actividades de apoyo a la educación
Servicio	Educación técnica profesional
Servicio	Educación tecnológica
Servicio	Educación de instituciones universitarias o de escuelas tecnológicas
Servicio	Educación de universidades
Comercio	Comercio al por menor realizado a través de internet

- b) Presentar los proyectos de inversión para el desarrollo de una o más de las actividades señaladas en el literal a) de este numeral, en los términos que para el efecto reglamente la Administración Distrital, a más tardar el 30 de junio 2030.

- c) Que los proyectos respectivos sean aprobados por la “Comisión Intersectorial Bogotá Ciudad Portuaria” establecida en el artículo 301 del Acuerdo Distrital 927 de 2024 en concordancia con el artículo 1º del Decreto Distrital 50 de 2025, a más tardar el 31 de diciembre de 2030.
- d) Que la inversión se ejecute totalmente dentro de los cinco años siguientes a la fecha de la comunicación de la decisión que aprueba el proyecto.

Artículo 8. Cumplido lo definido en el Artículo 7 del presente acuerdo, el contribuyente podrá aplicar en sus declaraciones tributarias del impuesto de industria y comercio la exención señalada en este artículo, a partir del año gravable siguiente a la terminación de la ejecución de la inversión. La fecha de terminación de la ejecución de la inversión deberá ser informada por la correspondiente instancia a la Secretaría Distrital de Hacienda.

El porcentaje de la exención en el impuesto de industria y comercio dependerá del monto de la inversión realizada, así:

EXENCIÓN PROGRESIVA ICA										
Monto de la inversión en UVT	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Desde 89.835hasta 449.172	50%	25%	-	-	-	-	-	-	-	-
Mas de 449.172 hasta 898.343	50%	35%	25%	10%	5%	-	-	-	-	-
Más de 898.343	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%

Artículo 9. El Distrito Capital, a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, reglamentará el procedimiento para presentar los proyectos de inversión, la forma en que se conformará la instancia respectiva y, en general, el procedimiento que se deba surtir para la verificación del cumplimiento de los requisitos señalados en este artículo.

Parágrafo 1. El cumplimiento de los requisitos señalados en los artículos 7 y 8 del presente acuerdo solo podrá efectuarse por parte de los contribuyentes interesados a más tardar el 31 de diciembre de 2035.

Parágrafo 2. La exención señalada en este artículo solo podrá ser aplicada en las declaraciones tributarias de los contribuyentes que hayan cumplido la totalidad de los requisitos pertinentes y hasta por diez años, en atención a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 14 de 1983.

Artículo 10. La Administración Distrital creará el Sello “Bogotá Invierte con Propósito” como mecanismo de identificación de Fondos de Inversión Colectiva e inversionistas individuales que dirijan sus recursos hacia los sectores productivos priorizados en el presente acuerdo y los demás definidos por la Administración.

Artículo 11. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE