



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO II N°. 4033 DIRECTORA: LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO. OCTUBRE 19 DEL AÑO 2025

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 895 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	42132
PROYECTO DE ACUERDO N° 896 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN OPORTUNA DE INFARTOS EN EL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	42150
PROYECTO DE ACUERDO N° 897 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”.....	42162
PROYECTO DE ACUERDO N° 898 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INCLUSIÓN DE NUEVOS MATERIALES EN EL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ”.....	42183
PROYECTO DE ACUERDO N° 899 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN LAS ZONAS DE RESTRICCIÓN DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	42193
PROYECTO DE ACUERDO N° 900 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ”.....	42204
PROYECTO DE ACUERDO N° 901 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE CREA LA SEMANA NARANJA CON EL FIN DE IMPULSAR A BOGOTÁ COMO EPICENTRO CULTURAL EN LATINOAMERICA”.....	42213
PROYECTO DE ACUERDO N° 902 DE 2025 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LOS LINEAMIENTOS QUE PERMITAN DISEÑAR UNA ESTRATEGIA PARA PROMOVER LA ADOPCIÓN DE SISTEMAS DE DRENAJE URBANO SOSTENIBLE EN LA RED DE ANDENES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	42221

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 903 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”.....	42230
<u>PROYECTO DE CUERDO N° 904 DE 2025 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA INCENTIVAR LA TRANSFORMACIÓN DE TECHOS Y FACHADAS TRADICIONALES POR TECHOS VERDES, CUBIERTAS REFLECTIVAS Y/O JARDINES VERTICALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”.....	42244

PROYECTO DE ACUERDO No 895 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto de Acuerdo

El presente Proyecto de Acuerdo crea los premios a la diversidad e inclusión, con el fin de incentivar y robustecer las políticas que el sector privado desarrolla para lograr mayor inclusión, así como ambientes laborales diversos.

Reconociendo la labor y el esfuerzo que desarrollan los diferentes actores del sector privado para luchar contra la discriminación y lograr mejores ambientes de inclusión en diferentes comunidades de Bogotá.

2. Antecedentes

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

PA 043 de 2021: “Por medio del cual se busca el desarrollo de la inclusión social y reconocimiento de la diversidad en Bogotá, se crea el premio a la inclusión y diversidad y se dictan otras disposiciones”

Ponencia positiva conjunta Hs.Cs. Andrea Padilla Villarraga y. Manuel Sarmiento Arguello, 10 de febrero de 2021.

PA 253, 503 y 703 del 2023 “Por medio del cual se busca el desarrollo de la inclusión social y reconocimiento de la diversidad en Bogotá, se crea el premio a la inclusión y diversidad y se dictan otras disposiciones”

Ponentes: H.C. Diego Andrés Cancino Martínez y H.C. Celio Nieves Herrera (Coordinador)

PA 96, 492 y 736 del 2024: “Por medio del cual se busca el desarrollo de la inclusión social y reconocimiento de la diversidad en Bogotá, se crea el premio a la inclusión y diversidad y se dictan otras disposiciones”

3. Justificación

Actualmente es imposible imaginar una ciudad que no sea diversa y consciente de su diversidad, razón por la cual es necesario tomar acciones de inclusión que permitan el disfrute pleno de los derechos consagrados en la Constitución Política, así como el desarrollo en comunidad y convivencia pacífica.

Bogotá es una ciudad receptora de diferentes migraciones de lo rural a lo urbano, por lo cual cuenta con importantes poblaciones afro, raizales, palenquera, indígenas, campesinas, entre otras. Adicionalmente, en Bogotá también hay importantes representaciones de comunidades en condición de discapacidad, desplazados por la violencia, excombatientes y reinsertados, por lo cual el desarrollo de políticas que desarrollen o fomenten mejores prácticas de inclusión y reconocimiento de la diversidad, se ve como una necesidad para la ciudad.

En Colombia hay 4.311.757 colombianos pertenecientes a la población afro, que representan cerca del 10% de la población en el país. En la capital del país, según la Secretaría Distrital de Planeación, viven aproximadamente 115.088, las localidades con más presencia de esta población son: Bosa, con 20.206 habitantes afro; Suba con 16.316; Ciudad Bolívar, con 11.454; San Cristóbal, con 10.697 y Engativá con 9.401.

Esta población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera, de acuerdo con los resultados del censo nacional de población y vivienda de 2018, enfrenta diferentes barreras para lograr una inclusión total. Por ejemplo, en Bogotá existe una cobertura de internet en las viviendas de 70,5%, mientras el total nacional es de 74,6%, lo que representa un rezago de 4,1%; una cobertura de recolección de basuras 1% por debajo de la cobertura nacional; una cobertura de gas natural 2,5% por debajo de la cobertura nacional.

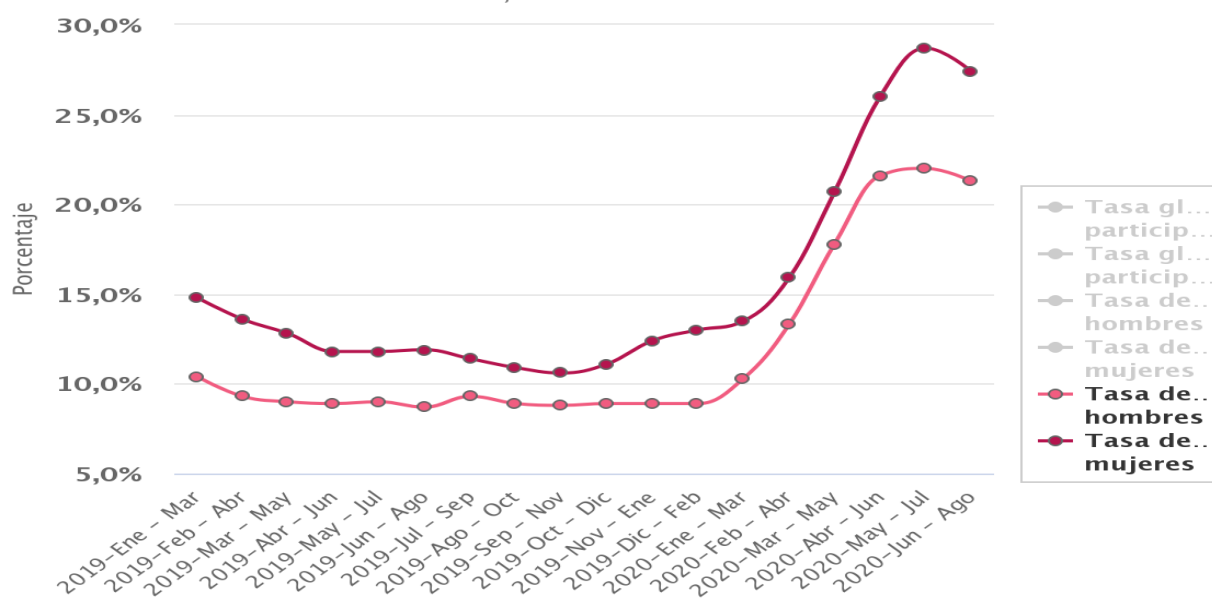
Lo preocupante para la población afro, no es solo el menor acceso a servicios que el resto de la población, sino que esto representa obstáculos en otros aspectos, como el mercado laboral, pues el solo hecho de ser afrodescendiente reduce en un 7,8% la posibilidad de conseguir un empleo en la capital (Observatorio de Discriminación Racial, 2013). De hecho, una investigación del Centro Nacional de Consultoría arrojó que en el nivel directivo el 62% por ciento de los empleados son blancos, el 30% son mestizos, un 6 % son afrocolombianos, y sólo el 1% son indígenas. En el nivel administrativo, la desigualdad es aún más evidente pues el 50% de empleados de este rango son blancos, el 44% mestizos, el 3% son afro, y el 0% por ciento son indígenas (Centro Nacional de Consultoría, 2014). Esta disparidad nos lleva a concluir que se ha permitido la exclusión y la pobreza de la población afro e indígena, y ha impedido su participación productiva en la sociedad.

Ahora, para el caso de la población indígena en el distrito capital, se evidencian fuertes barreras para lograr una inclusión total que fortalezca el disfrute de sus derechos. En Bogotá hay más de 19.063 integrantes de esta población, cuyos hogares tienen una cobertura de internet en las viviendas de 62%, mientras el total nacional es de 74,6%, lo que representa un rezago de 12,6%; una cobertura de acueducto 3% por debajo del total nacional. Adicionalmente, el 63 % del total de la población Indígena está por debajo de la línea de pobreza y de estos, 47% están por debajo de la línea indigencia (Mosquera, 2018); el 78.8% de los trabajadores indígenas no reciben prestaciones sociales en comparación con los blancos (47.7%) y los mestizos (54.6%). (Observatorio de la Democracia, 2017).

Las brechas de género en Bogotá han continuado ampliándose en detrimento de las mujeres, pues como lo muestran las siguientes gráficas, la tasa de desempleo presenta una brecha superior al 12%, mientras que la tasa global de participación muestra una brecha de casi 22%, lo cual afecta el desarrollo e independencia económica en ingresos de las mujeres en el mediano y largo plazo, pues cuentan con menos experiencia laboral en comparación con sus contrapartes del género masculino. De hecho, la tasa de empleo en trabajos de tiempo completo es del 94,4% para los hombres y 55,2% para mujeres, un elemento importante a considerar cuando se evalúan los ingresos que percibe cada uno.

Tasa global de participación, ocupación y desempleo Hombres y Mujeres

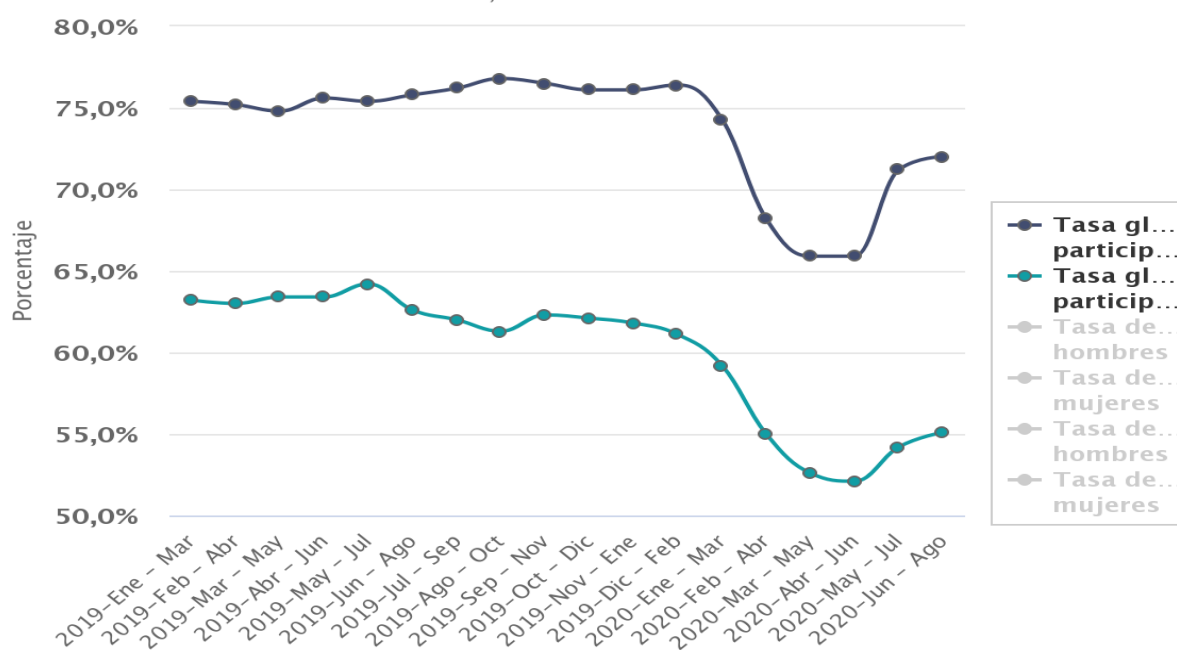
Trimestre móvil, Ene – Mar: 2019 a Dic – Feb: 2020



Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)

Tasa global de participación, ocupación y desempleo Hombres y Mujeres

Trimestre móvil, Ene – Mar: 2019 a Dic – Feb: 2020



Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)

La OCDE ha establecido que iguales oportunidades con respecto a la educación y empleo puede generar un amplio abanico de beneficios económicos. Por ejemplo, en 2015, Francia estimó que su economía ganaría 150 billones de euros, o un crecimiento de 0.35% del PIB, durante 20 años, mediante el desarrollo de políticas que incrementen el acceso a trabajos calificados y la tasa de empleo en general de las mujeres y minorías.

La firma McKinsey & Company, realizó un estudio con una encuesta detallada a 3.900 personas de distintas posiciones, pertenecientes a más de 1.300 de las mayores empresas de América Latina.

De acuerdo con la investigación, en las empresas comprometidas con la diversidad es habitual que las personas experimenten mayor libertad, tanto en su identidad como en su forma de trabajar. Esto hace que aquellas que trabajan en firmas con esta filosofía tengan un 111% más de probabilidad de desarrollarse y desenvolverse como realmente son, lo que las estimula a participar y contribuir con los objetivos corporativos. Adicionalmente, se encontró que las personas son un 152% más propensas a reportar que pueden proponer nuevas ideas y probar nuevas formas de hacer las cosas, un 77% más propensas a afirmar que su organización aplica ideas externas para mejorar su desempeño y un 76 % más proclives a afirmar que la compañía utiliza la retroalimentación de los clientes para mejorar su servicio, y un 72 por ciento más inclinadas a reportar que su organización mejora consistentemente la manera de trabajar.

El estudio concluyó que las organizaciones que aplican una directriz clara de diversidad son hasta un 50% más propensas a contar con personal más satisfecho en todos los roles y niveles jerárquicos, incluidos personal de línea, gerentes y altos ejecutivos.

Por lo anterior, las personas que trabajan en empresas comprometidas con la diversidad desean permanecer más tiempo en ellas y aspiran a alcanzar niveles más altos en la organización. De hecho, estas personas son 36% más propensas que sus pares en otras empresas a reportar que desean trabajar tres o más años en la compañía, y son 15% más propensas a reportar su deseo de ser promovidas.

Un estudio de McKinsey determinó que, en compañías comprometidas con la diversidad, las personas que no se identifican con el sexo masculino tienen una inclinación 12% superior a aspirar al siguiente nivel en su organización frente a sus pares de otras compañías, mientras que, en el caso de las personas no heterosexuales, esa tendencia es 18 por ciento mayor.

Es así como, la promoción de políticas públicas destinadas a fomentar la inclusión laboral de personas afrodescendientes e indígenas es crucial para avanzar hacia una sociedad más equitativa y justa. Estas comunidades históricamente marginadas enfrentan barreras significativas para acceder al mercado laboral, lo que perpetúa la desigualdad social y económica. Al implementar medidas específicas, el Estado en este caso a través de la representación de la Administración Distrital, puede desempeñar un papel fundamental en la creación de oportunidades laborales que les permitan a estos grupos participar activamente en la economía.

En primer lugar, la diversidad en el lugar de trabajo no solo enriquece la fuerza laboral, sino que también impulsa la innovación y la creatividad. Al integrar personas afrodescendientes e indígenas en empresas de diversos sectores, generando con ella un enriquecimiento cultural y de fuerza laboral capacitada, se amplían las perspectivas y se generan ideas frescas que pueden conducir a soluciones más efectivas y productos más adaptados a las necesidades de la sociedad en su conjunto. Esta diversidad de pensamiento es un activo inmaterial invaluable en un mundo cada vez más globalizado y competitivo.

Además, al fomentar la inclusión laboral de estas comunidades, se contribuye a romper con el ciclo de pobreza y exclusión que muchas veces las afecta. El acceso a empleos formales no solo proporciona ingresos económicos estables, sino que también brinda acceso a beneficios sociales y oportunidades de desarrollo profesional. Esto puede tener un impacto transformador no solo a nivel individual, sino también a nivel comunitario, al fortalecer la resiliencia y la capacidad de estas comunidades para prosperar.

La promoción de la inclusión laboral de personas afrodescendientes e indígenas es un imperativo ético y moral en una sociedad que aspira a la igualdad de oportunidades para todos sus ciudadanos, generando con ello una materialización de los derechos consagrados en nuestra Carta Magna. Al garantizar que todos tengan la posibilidad de contribuir y beneficiarse del desarrollo económico, se avanza hacia una sociedad más justa, inclusiva y sostenible. En este sentido, las políticas públicas juegan un papel fundamental al establecer marcos regulatorios y programas de apoyo que fomenten la equidad y la diversidad en el mercado laboral.

Ahora bien, respecto de la población campesina es crucial que el estado incentive a las empresas a contratar este grupo poblacional para promover la diversidad cultural y la inclusión social por varias razones fundamentales. En primer lugar, la contratación de trabajadores campesinos en entornos laborales urbanos proporciona una oportunidad invaluable para el intercambio de conocimientos y experiencias entre diferentes comunidades. Estas personas traen consigo habilidades y perspectivas únicas arraigadas en tradiciones ancestrales y prácticas agrícolas que pueden enriquecer significativamente la dinámica laboral y fomentar un ambiente de colaboración y aprendizaje mutuo.

En segundo lugar, al fomentar la contratación de personas campesinas, el estado contribuye a reducir las disparidades económicas y sociales que a menudo existen entre las áreas rurales y urbanas. La migración de personas del campo a la ciudad en busca de oportunidades laborales es un fenómeno común en muchos países, lo que puede llevar a la marginación y la exclusión de las comunidades rurales. Al facilitar la inserción laboral de los campesinos en el mercado urbano, se puede mitigar este proceso y promover una distribución más equitativa de las oportunidades económicas y sociales.

Por último, la promoción de la diversidad cultural en el ámbito laboral no solo enriquece la vida profesional de los trabajadores, sino que también fomenta una sociedad más inclusiva y tolerante en su conjunto. Al dar voz y visibilidad a las personas campesinas dentro de las empresas, se reconoce y valora su contribución a la diversidad cultural de la nación, promoviendo así el respeto por las diferencias y la cohesión social. En última instancia, esto no solo beneficia a los individuos y a las empresas, sino que también fortalece el tejido social y promueve un desarrollo sostenible y equitativo para toda la sociedad.

Ejemplos y experiencias de premios de inclusión y diversidad.

- **El Reino Unido:** Desde la oficina del Servicio Civil, ha creado los premios de diversidad e inclusión en el Servicio Civil, para mostrar los mejores resultados en la aspiración del Servicio Civil en atraer mayor diversidad, y ser el empleador más inclusivo. De hecho, los premios reflejan el compromiso por lograr cambios positivos en los equipos y departamentos, para llevar la inclusión y la diversidad al siguiente nivel, con soluciones innovadoras que produzcan impactos reales en las comunidades que se quieren incluir.

Los premios que estableció el Servicio Civil, incluyen categorías que reconocen los esfuerzos en inclusión de personas con discapacidades, el desarrollo de políticas que trabajen en pro de la movilidad social, que avancen en igualdad racial, eliminando barreras de acceso y mejorando ambientes de trabajo entre equipos de trabajo multiétnicos; y finalmente, aquellas iniciativas que reduzcan las brechas de género en el mercado laboral, y que ataquen flagelos de discriminación por género, acoso y otras violencias basadas en género.

- **El Estado de la Florida.** Desde el 2016, ha instituido un programa de premios de diversidad e inclusión, que reconoce los esfuerzos de individuos que trabajan para hacer que la programación artística y cultural en el estado de la Florida sea lo más diversa e inclusiva posible. De esta forma, el estado de la Florida, a través de este programa, tiene como objetivo apoyar la dedicación continua de las organizaciones culturales de Florida para liderar en esta área.

El reconocimiento otorgado reconoce los programas y estrategias organizacionales que acogen y abarcan las fortalezas y perspectivas de cada persona que contribuye. Puntualmente, los esfuerzos premiados, pueden referirse a temas de diversidad e inclusión en áreas de: Diversidad demográfica, Diversidad socioeconómica, Patrimonio cultural, Orientación sexual, edad y discapacidad.

- En **Vancouver, Canadá**, se ha establecido los premios a la diversidad e inclusión, como honores cívicos entregados por el Concejo de la Ciudad, para celebrar el liderazgo de aquellos que apoyan la inclusión y defienden a las comunidades para que estas sean libres de racismo y discriminación. En esta ciudad, se entregan 2 premios simbólicos:

Uno individual para una persona natural, y uno en el que compiten organizaciones del sector privado.

- La ciudad de **Brooks, Canadá**, ha establecido el premio a la inclusión, como un reconocimiento para quien demuestre una contribución significativa para la creación de una comunidad más diversa e inclusiva, mediante la implementación de políticas, procedimientos, iniciativas o programas en:
 - Promoción de la igualdad de oportunidades.
 - Promoción de perspectivas diversas en la comunidad.
 - La creación de una comunidad acogedora y solidaria a través de esfuerzos como la visibilidad, la comunicación y la educación

En complemento a los desarrollos de reconocimiento de la diversidad e inclusión que estas ciudades han tenido, es de mencionar que iniciativas por parte de empresas del sector privado han tomado lugar, como los son los rankings de Deloitte, Nielsen, Chambers, y otros actores como ONGS que en su misionalidad han construido reconocimientos internacionales para los esfuerzos en lograr inclusión y diversidad en la sociedad.

4. Marco jurídico

El Estado Colombiano ha desarrollado un marco jurídico y de incentivos para lograr cerrar brechas socioeconómicas, y así lograr una sociedad con total inclusión y respeto de las diferencias culturales e idiosincráticas. Inicialmente, la Constitución Política de Colombia establece que todos los ciudadanos son libres e iguales ante la ley, y determina la obligación que el Estado tiene de promover condiciones de igualdad real. Asimismo, se establece el derecho al trabajo, y por tanto la promoción de condiciones de igualdad real en este ámbito, así como en las otras esferas que considera la Constitución.

4.1 Marco internacional

La Convención Americana Sobre Derechos Humanos¹

“Artículo 24. Igualdad ante la Ley Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley.

Artículo 26. Desarrollo Progresivo Los Estados partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados.

¹ Por medio de la cual se aprueba la Convención Americana sobre Derechos Humanos "Pacto de San José de Costa Rica", firmado en San José, Costa Rica, el 22 de noviembre de 1969"

Artículo 42 Los Estados partes deben remitir a la Comisión copia de los informes y estudios que en sus respectivos campos someten anualmente a las Comisiones Ejecutivas del Consejo Interamericano Económico y Social y del Consejo Interamericano para la Educación, la Ciencia y la Cultura, a fin de que aquella vele porque se promuevan los derechos derivados de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

*“**Artículo 3.** Los Estados Partes en el presente Pacto se comprometen a asegurar a los hombres y a las mujeres igual título a gozar de todos los derechos económicos, sociales y culturales enunciados en el presente Pacto”.*

La Declaración Universal de los Derechos Humanos

“Artículo 23. Numeral 1. Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo”.

Sentencia de 26 de febrero de 2016 en el Caso Duque vs. Colombia, donde la Corte Interamericana de Derechos Humanos determinó como obligación internacional de los Estados:

***"Adoptar medidas positivas para revertir o cambiar situaciones discriminatorias existentes en sus sociedades**, en perjuicio de determinado grupo de personas", lo que "implica el deber especial de protección que el Estado debe ejercer con respecto a actuaciones y prácticas de terceros que, bajo su tolerancia o aquiescencia, creen, mantengan o favorezcan las situaciones discriminatorias.*

4.2 Marco Jurisprudencial

Corte Constitucional Sentencia T- 445-22

“La Corte ha reconocido que la identidad cultural es un derecho esencial que garantiza que las comunidades e individuos puedan ejercer sus derechos de acuerdo con su cosmovisión y forma de ver el mundo. Esto implica, que la identidad no puede entenderse como algo estático, pues responde a las interacciones de diferentes factores sociales, económicos, políticos y culturales. Finalmente, la Corte acudió a los criterios objetivos y subjetivos establecidos en el Convenio 169 de la OIT como parámetros para el reconocimiento del derecho. El criterio objetivo, se refiere a elementos susceptibles que den cuenta de la identidad, como lo son la lengua, estructuras sociales, entre otras. (...) Al valorar la identidad cultural, debe primar la realidad sobre las formalidades y, por tanto, se deben aplicar de manera ponderada. Ahora, de acuerdo a la jurisprudencia, en términos generales, para estudiar el reconocimiento de la identidad cultural, prevalece el criterio subjetivo que está intrínsecamente relacionado con el derecho al auto reconocimiento o el derecho a auto identificarse e identificar a sus semejantes como parte de la comunidad”.

Corte Constitucional T- 074 – 23

“El trabajo ocupa un lugar axial en el ordenamiento constitucional (preámbulo y artículos 1°, 25 y 53); y se trata de un derecho que debe desarrollarse en condiciones dignas y justas, lo cual significa que, tanto en el ámbito público como en el privado, deben respetarse los principios instituidos en el artículo 53 superior, la libertad, la igualdad, la dignidad y los derechos de los trabajadores, como son la intimidad, la integridad física y moral, el buen nombre y la libertad sexual, entre otros.

Corte Constitucional sentencia T- 611 – 01

“El derecho al trabajo tiene una doble dimensión: individual y colectiva, reconocida en la Constitución. El aspecto individual se refiere a la facultad que tiene toda persona de elegir y ejercer profesión u oficio en condiciones dignas y justas. En la dimensión colectiva implica un mandato a los poderes públicos para que lleven a cabo una política de pleno empleo porque de lo contrario el ejercicio del derecho al trabajo se convierte en una simple expectativa”.

En las sentencias **C-075 y C-811 de 2007**, **C-029 y T-911 de 2009** y **C-577 de 2011** la Corte Constitucional, señaló

“La discriminación con base en orientación sexual e identidad de género diversas se encuentra proscrita por la Constitución Política, en consecuencia, las distinciones, restricciones o limitaciones en el acceso o el ejercicio de derechos, basadas en dichos criterios, han de ser tenidas como factores de discriminación y sometidas a un juicio integrado de igualdad en su nivel más estricto”.

4.3 Marco Constitucional

“Artículo 7: *“El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana”.*

Artículo 13: *“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.”²*

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

² Negrillas añadidas por el autor

Artículo 70: “El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades (...). La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación”.

Artículo 4.1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad:

b: “Los Estados Parte se comprometen a tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad”.

e: “Tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discrimine por motivos de discapacidad”.

i: “Promover la formación de los profesionales y el personal que trabajan con personas con discapacidad respecto de los derechos de esta población, a fin de prestar mejor la asistencia y los servicios garantizados por esos derechos”.

Artículo 27.1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad:

“Los Estados Parte reconocen el derecho de las personas con discapacidad a trabajar, en igualdad de condiciones con las demás; ello incluye el derecho a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente elegido o aceptado en un mercado y un entorno laborales que sean abiertos, **inclusivos y accesibles** a las personas con discapacidad”.

c: “Los Estados Parte se comprometen a **asegurar** que las personas con discapacidad puedan **ejercer sus derechos laborales y sindicales, en igualdad de condiciones con las demás**”

Consecuentemente, encontramos un desarrollo constitucional que garantiza las libertades en cuanto a desarrollo de la personalidad y de pensamiento de la siguiente forma:

Artículo 16: “Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”.

Artículo 18: “Se garantiza la libertad de conciencia. Nadie será molestado por razón de sus convicciones o creencias ni compelido a revelarlas ni obligado a actuar contra su conciencia”.

Ahora, el Estado colombiano ha concretado esfuerzos por la inclusión y diversidad de grupos poblacionales que presentan brechas tanto en el ámbito laboral, como en otros ámbitos de la vida social. Por lo anterior, se mencionan las siguientes leyes de la república, documentos de política pública y decretos que demuestran estos esfuerzos, y por lo tanto, la necesidad de que el gobierno, expresado en la Alcaldía de Bogotá reconozca y ejecute iniciativas en búsqueda de lograr mayor inclusión y diversidad.

4.4 Marco legal y reglamentario

CONPES 2761 de 1995 que tenía como objetivos fundamentales “el mejoramiento de la calidad de vida [de la población con discapacidad] y el logro de su integración social y económica” y entiende la participación laboral como un componente del enfoque global del proceso de rehabilitación y promueve el acceso a los cursos de formación del SENA.

CONPES 2773 de 1995, “Programa de apoyo y fortalecimiento étnico de los pueblos indígenas 1995 – 1998”, señala los objetivos de la política gubernamental para los pueblos indígenas, entre otros, apoyar el desarrollo autónomo y sostenible.

Artículo 26 de la Ley 361 de 1997: “En ningún caso la discapacidad de una persona podrá ser motivo para obstaculizar una vinculación laboral, a menos que dicha discapacidad sea claramente demostrada como incompatible e insuperable en el cargo que se va a desempeñar”.

CONPES 3310 de 2004, “Política de acción afirmativa para la población negra o afrocolombiana”, desarrolla políticas para identificar, incrementar y focalizar el acceso de la población negra o afrocolombiana a los programas sociales del Estado, de tal manera que generen mayores oportunidades para alcanzar los beneficios del desarrollo y mejorar las condiciones de vida de esta población a través de la implementación de acciones afirmativas.

Pacto de Productividad, suscrito entre el Ministerio del Trabajo, el SENA y actores del sector privado, busca “generar un modelo de inclusión laboral para articular y fortalecer los servicios de inclusión laboral y capacitación para personas con discapacidad, en alianza con el sector empresarial, contribuyendo así a mejorar las oportunidades de inclusión económica y social

Ratificación de la **Convención Internacional sobre la Eliminación de toda Forma de Discriminación Racial Convenio 169 OIT.**

Sentencia de 26 de febrero de 2016 en el Caso Duque vs. Colombia, donde la Corte Interamericana de Derechos Humanos determinó como obligación internacional de los Estados:

"adoptar medidas positivas para revertir o cambiar situaciones discriminatorias existentes en sus sociedades, en perjuicio de determinado grupo de personas", lo que "implica el deber especial de protección que el Estado debe ejercer con respecto a actuaciones y prácticas de terceros que, bajo su tolerancia o aquiescencia, creen, mantengan o favorezcan las situaciones discriminatorias.

Ley 1801 de 2016: Código Nacional de Policía y Convivencia establece en sus principios fundamentales "el reconocimiento y respeto de las diferencias culturales, la autonomía e identidad regional, la diversidad y la no discriminación", puntualmente en el artículo 93 establece lo siguiente:

Artículo 93 - numeral 14: " tipifica como un comportamiento que afecta la actividad económica "limitar o vetar el acceso a lugares abiertos al público o eventos públicos a personas en razón de su raza, sexo, orientación sexual, identidad de género, condición social o económica, en situación de discapacidad o por otros motivos de discriminación similar", contravención que tiene como consecuencia la aplicación de multa general tipo 4, que según el artículo 180 ibídem es equivalente a "treinta y dos (32) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv)".

Adicionalmente,

la Ley 1482 de 2011, modificada por la Ley 1752 de 2015, se dictaron disposiciones para "sancionar penalmente actos de discriminación por razones de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual, discapacidad y demás razones de discriminación".

Decreto 2177 del 22 de diciembre de 2017. Por el cual se crea el Consejo para la Inclusión de la Discapacidad y se dictan disposiciones relacionadas con su funcionamiento" y cuyo objeto es coordinar las acciones que el sector privado adelante para coadyuvar al ejercicio de los derechos y la inclusión social, laboral y productiva de las personas con discapacidad, orientadas al desarrollo de las capacidades a través de la formación para el trabajo, la producción y el empleo de las personas con discapacidad, sus familias y cuidadores

Decreto 392 del 26 de febrero de 2018. Por el cual se establecen incentivos en los procesos de contratación a las empresas que tengan vinculadas personas con discapacidad. En los procesos de licitación pública y concurso de méritos, para incentivar el sistema de preferencias a favor de las personas con discapacidad, las entidades estatales deberán otorgar el (1 %) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones, a los proponentes que acrediten la vinculación de trabajadores con discapacidad en su planta de personal.

El Decreto 410 de 2018, en su Artículo 2.4.4.1.3. establece que "Las alcaldías municipales o distritales, las gobernaciones y el Ministerio del Interior, en el marco de sus competencias y autonomía administrativa y financiera, podrán establecer estímulos o incentivos para promover la cultura de la no discriminación. En ningún caso estos estímulos o incentivos servirán para asignar puntaje en un proceso de selección de contratistas o en un programa estatal que implique calificación".

Por otro lado, sobre la importancia local de este proyecto de acuerdo, y en desarrollo de las facultades otorgadas por el decreto 410 de 2018, se encuentra el Plan de Desarrollo 2020 - 2024 del Distrito de Bogotá, que consagra diferentes artículos en función de lograr verdadera inclusión y reconocimiento de la diversidad, que puede ser enfocado al ámbito del mercado laboral, así como acciones encaminadas en la comunidad. Puntualmente, los artículos del Plan de Desarrollo en función de la inclusión y reconocimiento de la diversidad que necesitan ser complementados con un desarrollo de estos.

Artículo 6. *Enfoques.* Los enfoques que se desarrollan a continuación determinan la manera cómo desde la administración se comprenden y atienden las realidades de quienes habitan el Distrito Capital y su región (...). **Enfoque diferencial** reconoce que existen grupos y personas que han sido históricamente discriminados debido a su pertenencia étnica o racial, orientación sexual, identidad de género, creencia religiosa, ubicación geográfica.

Artículo 15. *Sobre la definición de programas del Plan de Desarrollo, en el propósito 1 para “hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política”.*

Programa 4 Prevención de la exclusión por razones étnicas, religiosas, sociales, políticas y de orientación sexual. *Garantizar el goce efectivo de los derechos humanos y el ejercicio de las libertades de todas las personas que habitan o transitan Bogotá, previniendo la exclusión por procedencia étnica, religiosa, social, política u orientación sexual, atender la población proveniente de flujos migratorios mixtos, a través de la articulación interinstitucional y ciudadana en el marco del Sistema Distrital de Derechos Humanos.*

A nivel distrital,

Acuerdo 716 de 2018, *Por medio del cual se promueve a Bogotá D.C., como ciudad libre de discriminación, de tal forma que desde el concejo se han determinado acciones positivas en busca de la eliminación de cualquier tipo de discriminación.*

De esta forma, encontramos un marco jurídico robusto que vela por la eliminación de cualquier forma de discriminación, y propende constantemente por la inclusión y reconocimiento de la diversidad, lo cual permitirá un goce pleno de los derechos de todos los ciudadanos del distrito, y por lo cual se entiende la necesidad de continuar desarrollando esfuerzos normativos y de política pública para lograr cerrar las brechas de desigualdad entre los diferentes grupos poblacionales en Bogotá.

5. Competencias del Concejo

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

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

6. Impacto Fiscal

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

7. Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, se entiende la obligación del Estado, en cabeza de la Alcaldía Mayor de Bogotá y este Concejo Distrital, de desarrollar, fomentar e incentivar programas e iniciativas que permitan el reconocimiento de la diversidad e inclusión de las minorías y grupos marginalizados en programas que permitan el desarrollo y disfrute completo de los derechos de estas poblaciones, consagrados en la Constitución.

Adicionalmente, le compete a esta corporación ofrecer estrategias que lleven a que los actores del sector privado avancen en sus esfuerzos para lograr mejores entornos laborales, que impacten positivamente a las empresas bogotanas, y les permitan ser más competitivas, para que se beneficien todos los ciudadanos del distrito.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 895 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º Objeto: Crear los premios a la diversidad e inclusión en Bogotá, con el fin de incentivar y robustecer las políticas del sector privado que desarrollan con el objetivo de lograr mayor inclusión y ambientes laborales diversos; así como reconocer la labor y esfuerzos que desarrollan actores del sector privado para luchar contra la discriminación y lograr mejores ambientes de inclusión.

ARTÍCULO 2º - Definiciones: Para el presente proyecto de acuerdo, se entenderán los siguientes conceptos de la siguiente forma:

- **Inclusión:** Es un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades, y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o restricción.
- **Barreras:** Cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los derechos de las personas.
- **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos con algún tipo de discapacidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan.
- **Enfoque diferencial:** Es la inclusión en las políticas, de medidas efectivas para asegurar que se adelanten acciones ajustadas a las características particulares de las personas o grupos poblacionales, tendientes a garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos acorde con necesidades de protección propias y específicas.
- **Diversidad:** Incluye rasgos étnicos, culturales, el género, edad, discapacidad física o mental, estatus familiar, creencias religiosas o ideología política. Este concepto se refiere también a las diferentes formas de pensar y trabajar que deben ser respetadas.

ARTÍCULO 3º: La Alcaldía Mayor de Bogotá otorgará el premio a la inclusión y diversidad a las empresas que:

- Innoven en políticas que disminuyan la discriminación y acoso en el trabajo.
- Establezcan procedimientos y mecanismos seguros de denuncia para violencias o ataques discriminatorios, u ofensivos por cuenta de la raza, sexo, ideología, orientación sexual, creencia religiosa u otro tipo consagrado ya en la ley.
- Tome acciones afirmativas con enfoque diferencial para el cierre de brechas de desigualdad en pro de la vinculación laboral o capacitación de personas pertenecientes a minorías étnicas, socioculturales o mujeres.
- Por su labor de Responsabilidad social empresarial, o por sus relaciones comerciales, dirija e innove en esfuerzos que beneficien directamente el desarrollo la inclusión de comunidades con mayoría de sus miembros pertenecientes a minorías étnicas, socioculturales o mujeres.

Parágrafo: Como criterio fundamental se priorizará la innovación y avances en el desarrollo de iniciativas de inclusión y reconocimiento de la diversidad.

ARTÍCULO 4º: El premio a la inclusión y diversidad se otorgará en 3 categorías: “Start up”, “MiPymes” y Empresa grande. Y se estipula adicionalmente, el premio a agentes de cambio, en el cual podrán participar personas naturales o jurídicas sin ánimo de lucro, que desarrollen proyectos de inclusión en diferentes comunidades de Bogotá.

La administración, en un plazo no mayor a 6 meses de la entrada en vigencia del presente acuerdo, deberá establecer los requisitos, lineamientos y criterios de elección para otorgar el premio a la inclusión y diversidad. Para la determinación de estos, deberá tomar en cuenta los lineamientos del artículo 3º del presente acuerdo.

Parágrafo: El premio a agentes de cambio reconocerá el impacto y la innovación de programas o iniciativas de alto impacto que beneficie el desarrollo de los derechos de mujeres, indígenas, población afro, raizal, palenque, población en condición de discapacidad, población desplazada y excombatientes o reinsertados.

ARTÍCULO 5º: En ejercicio del **Artículo 2.4.4.1.3.** del Decreto 410 de 2018, la administración deberá establecer estímulos o incentivos para los ganadores del reconocimiento que se crea en el presente acuerdo.

Parágrafo: Se reitera que en ningún caso estos estímulos o incentivos servirán para asignar puntaje en un proceso de selección de contratistas o en un programa estatal que implique calificación.

ARTÍCULO 6º La Administración Distrital en cabeza de la Alcaldía Mayor de Bogotá publicará en su página web a las empresas ganadores de dicho reconocimiento con el objeto de realizar promoción a las buenas prácticas empresariales.

Parágrafo: La publicación se hará durante el mes en que se otorgó el premio y será publicada el lunes de cada semana de ese mes calendario.

Artículo 7º: El presente Acuerdo entra en vigor a partir de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

- DANE (2018), Censo Nacional de Población y vivienda, recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>
- Rodríguez et al. (2013), La discriminación racial en el trabajo: Un estudio experimental en Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación (2020), recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.subaalternativa.co/integracion-social-de-suba-entrego-canastas-alimenticias-a-poblacion-afro/>
- Centro Nacional de Consultoría. (2014). Diversidad laboral e inclusión en el sector empresarial colombiano. Bogotá.
- MOSQUERA, J. (2018). Los resguardos indígenas en Colombia: hambre y extrema pobreza constante. Recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/los-resguardos-indigenas-en-colombia-hambre-y-extrema-pobreza-constante>
- Observatorio de la democracia. (2017). Los indígenas están en desventaja. Recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://obsdemocracia.org/publicaciones/noticias/los-indigenas-estan-en-desventaja/>
- DANE (2020), Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)
- McKinsey & Company (2020), Diversity Matters: Por qué las compañías con un alto grado de diversidad son más saludables, felices y rentables
- UK Civil Service Office (2019), The civil service diversity & inclusion awards. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://www.diversityandinclusionawards.com/categories>
- Florida Department of State - Division of Cultural Affairs (2018), diversity & inclusion awards program. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://dos.myflorida.com/cultural/programs/diversity-inclusion-awards-program/#:~:text=The%20Diversity%20%26%20Inclusion%20Awards%20Program%20recognizes%20innovative%20and%20exceptional%20efforts,in%20cultural%20programmin%20in%20Florida.>
- City of Vancouver (2019), diversity and inclusion excellence award. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://vancouver.ca/your-government/diversity-and-inclusion.aspx>
- City of Brooks (2020), inclusion awards. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://www.brooks.ca/644/Inclusion-Awards>

PROYECTO DE ACUERDO No 896 DE 2025**PRIMER DEBATE**

"POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN OPORTUNA DE INFARTOS EN EL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**a) OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente Proyecto de Acuerdo crea la Política de "Infarto Cero" del Distrito Capital. La iniciativa surge de la necesidad de concientizar a las personas sobre la prevención y atención del infarto agudo de Miocardio. Esta iniciativa busca generar una política que enseñe a los ciudadanos sobre la sintomatología de la enfermedad y algunos de los hábitos más comunes para prevenir ciertos eventos de la enfermedad. Asimismo, tiene por objeto la creación de la primera red especializada de infartos en la ciudad. Con esta red lo que se busca es poder realizar un diagnóstico en tiempo récord y manejar la situación con el apoyo de la red farmacéutica de la ciudad para salvaguardar la vida de los bogotanos.

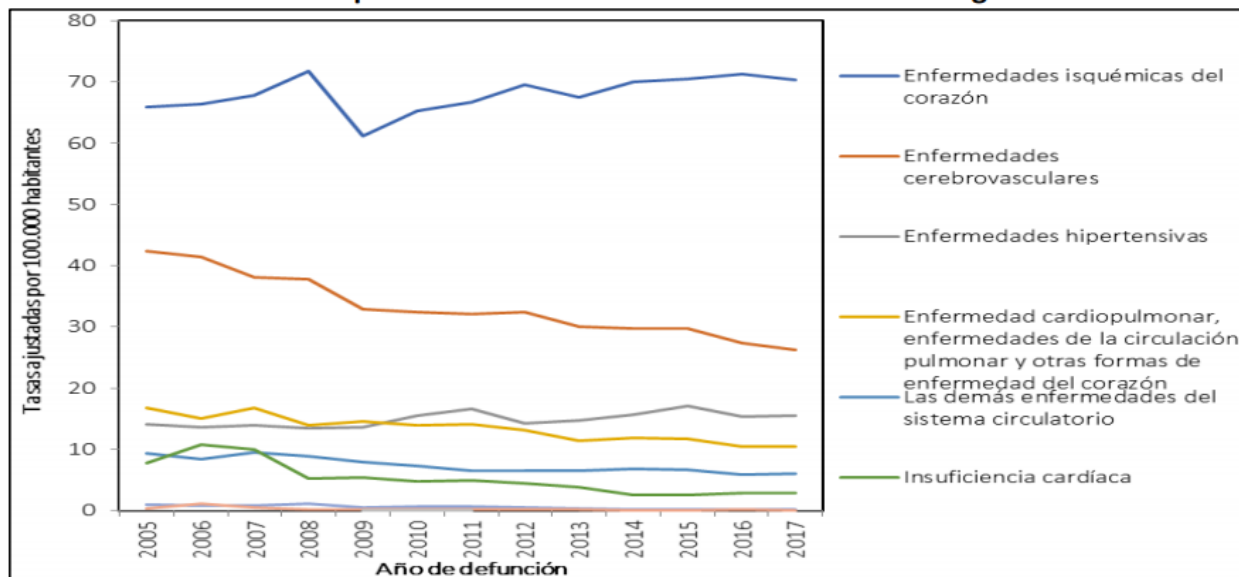
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Durante el período comprendido entre 2005 y 2017, el infarto se catalogó como la principal causa de muerte específica por sistema circulatorio en Bogotá. Representando una tasa de (70,31 fallecidos por cada 100.000 habitantes) seguido por de las enfermedades cerebrovasculares, las cuales representaron (26,21 fallecidos x cada 100.000 habitantes) y las enfermedades hipertensivas con una tasa de (15,51 fallecidos por cada 100.000 habitantes) (Salud, 2018).

Además de ello, se registró un aumento significativo entre el inicio del periodo y los años posteriores. Por tanto, las enfermedades isquémicas del corazón aumentaron en un porcentaje del 6,7% (PTDS, 2020). Esta cifra también tuvo gran influencia sobre el número de fallecidos que se produjeron en este periodo de tiempo. A continuación, se presenta el gráfico de mortalidad por enfermedades del sistema circulatorio obtenido del

El más reciente informe entregado por la Secretaría Distrital de Salud a través del Plan Territorial de Salud de Bogotá 2020 - 2024.

Gráfico 17 Mortalidad por enfermedades del sistema circulatorio Bogotá 2005 – 2017.



Fuente: Bodega de datos SISPRO. Ministerio de Salud y Protección Social.

También, de acuerdo con cifras oficiales del Sistema General de Seguridad Social en Salud, el infarto (en la actualidad) es la causa más frecuente de muerte en personas mayores de 55 años. A pesar de ello, está comprobado que las intervenciones adecuadas en el momento inicial de la enfermedad, (etapa aguda), permiten modificar la progresión de la enfermedad y minimizar el daño que se produce en el corazón, y por lo tanto prevenir la muerte y mejorar la calidad de vida de la persona afectada (Ministerio de Salud y Protección Social, 2013).

Problema

Esta enfermedad no solamente representa un problema para la salud de los bogotanos, ya que a nivel nacional produce más de 60 mil decesos anuales, lo cual representa 1 de cada 3 fallecimientos, convirtiéndola en la primera causa de muerte prevenible en el país.

Dentro de los eventos cardiovasculares el infarto al miocardio es responsable de 29 mil muertes, lo que en promedio representa 80 decesos diarios. Según algunas de las cifras presentadas por la Sociedad colombiana de cardiología Las enfermedades cardiovasculares y su costo para el país, el cual asciende anualmente a \$6,4 billones, de los cuales el Sistema de Salud asume aproximadamente \$3,84 billones, destinando el 6,55% del gasto total en atención médica al tratamiento de estas enfermedades y, por otro lado, los costos por la pérdida de productividad que ascienden a \$2,58 billones al año (Alfonso, 2017).

A pesar de las acciones desarrolladas hasta el momento los resultados son poco contundentes, el impacto social y económico crece anualmente, esta situación requiere de una intervención prioritaria en la formulación de una política pública que modifique comportamientos y genere un compromiso de la sociedad frente al riesgo inminente de esta enfermedad de salud pública (WHF, 2015).

Importancia de la prevención de infartos

El infarto, puede prevenirse mediante el tratamiento oportuno y el control de factores de riesgo, entre los cuales figura destacadamente la hipertensión arterial. La prevención eficaz de las enfermedades cardiovasculares y otras enfermedades no transmisibles exige que se luche contra los factores de riesgos primarios.

Según la OMS,

El 80% de los infartos de miocardio y de los AVC prematuros son prevenibles. La dieta sana, la actividad física regular y el abandono del consumo de tabaco y alcohol son fundamentales. Además, verificar y controlar los factores de riesgo de enfermedades cardiovasculares e infartos de miocardio, como la hipertensión, niveles elevados de colesterol y niveles elevados de azúcar o diabetes, también es muy importante.

Consumir una dieta sana. Una dieta equilibrada es fundamental para la salud del corazón y del sistema vascular. Se recomienda consumir abundantes frutas y verduras, cereales integrales, carnes magras, pescado y legumbres, y poca sal y azúcar. El alcohol debe consumirse con moderación.

Hacer ejercicio regularmente. Al menos 30 minutos diarios de actividad física ayudan a mantener el sistema cardiovascular en forma. Al menos 60 minutos casi todos los días de la semana ayudan a mantener un peso normal (OMS, 2018).

Por ello, nuestra iniciativa cuenta con el diseño de una campaña de prevención con algunos hábitos que contribuyen significativamente a la reducción, estos son:

(i) la alimentación

A través de dietas ricas en omega 3, que podemos encontrar en alimentos como el atún, las sardinas o el salmón.

También, a través del consumo de ácidos grasos monoinsaturados como los aceites de canola, oliva, el aguacate y las almendras. De igual forma, se recomienda sustituir las carnes por algunos intercambiables tales como: el frijol, las lentejas, la soya, los garbanzos y las nueces.

Además, de cambios en el estilo de vida como:

- (ii) Consumo responsable de licor,
- (iii) Ejercicio regular - actividades como caminar, nadar, trotar, o montar en bicicleta (Artículo 52 de la Constitución) y
- (iv) Reducción del alcohol y cigarrillo

Respecto a la atención oportuna

Actualmente, el Distrito cuenta con el programa de atención de infartos a través de la línea 123. Sin embargo, consideramos que esta estrategia no representa una estrategia integral para la prevención y atención del infarto en Bogotá.

Por tanto, es necesario fortalecerla a través de la creación de una línea especializada que se encuentre dirigida por personal médico y un código de rápida intervención, como el presentado por el Doctor Antoni Curós Abadal en Cataluña, España. Dicho código consiste en la activación de un conjunto de dispositivos asistenciales encaminados a atender a los pacientes con un infarto agudo de miocardio con la mejor alternativa terapéutica en el menor tiempo posible (Curós, 2013).

El código tiene por objeto atender a todos los pacientes que pueden sufrir un infarto agudo de miocardio en un rango no mayor a 3 horas a través de una red designada de hospitales. Para el caso de Bogotá, sería muy valioso contar con esta línea de atención y con el código infarto para poder atender en el menor tiempo posible a todos aquellos pacientes que presenten sintomatología de infarto. El código infarto debe convertirse en una política de atención que proteja la vida de los ciudadanos.

En el contexto Latinoamericano, México tiene un código de atención similar, denominado "Código infarto". La estrategia código infarto otorga atención inmediata a pacientes que llegan al servicio médico de urgencias por afecciones cardiovasculares. El objetivo del código, sigue siendo el de atender al paciente dentro de los primeros 30 minutos a través del suministro de medicamentos que ayuden a disuadir el coágulo que bloquea las arterias del corazón.

Como podemos ver, todas las estrategias utilizadas toman como referencia el tiempo como factor clave para atender y salvar la vida de las personas. Por tanto, es preciso que en Bogotá se diseñe e instale un modelo de atención inmediata y se logre vincular con la línea de emergencias para una rápida respuesta.

No obstante, como muchos de los ciudadanos no conocen la sintomatología de los infartos, se destaca que la responsabilidad de la difusión de dicha sintomatología recae sobre nuestra iniciativa. Por ello, es preciso señalar que:

El principal síntoma es la presencia y persistencia de un dolor fuerte que oprime el pecho, que puede presentarse aún en estado de reposo y permanece luego de suspender el esfuerzo físico. Además, puede acompañarse de otros síntomas tales como: mareo, sudoración y sensación de ahogo. Como varias enfermedades pueden causar estos síntomas, es importante que ante la presencia y persistencia de ellos se consulte al médico antes de 30 minutos, para recibir prontamente un diagnóstico adecuado.

La capacitación farmacéutica

Tal y como se tiene contemplado en el Artículo 5°, y teniendo en cuenta que el tiempo es el factor fundamental, nuestra política propone la capacitación de la red farmacéutica como actores fundamentales para salvaguardar la vida de los bogotanos.

Más específicamente, nos referimos al apoyo que pueden brindar la red farmacéutica a partir de las instrucciones otorgadas por la línea de atención de infartos. Básicamente, lo que se espera es que la red farmacéutica administre los primeros auxilios, realizando un electrocardiograma y, de acuerdo a la complejidad del paciente suministre medicamentos que permitan prolongar el efecto del infarto mientras se remite al centro asistencial más cercano y se logra atender al paciente con el equipo médico especializado. Vale la pena recordar que cualquier tipo de administración y/o tratamiento está únicamente a cargo del personal médico capacitado que se encuentra al otro lado de la línea de prevención y atención de infartos de Bogotá.

La adquisición de dispositivos

Por último, y dada la importancia que tiene el infarto sobre la mortalidad de los bogotanos, será de vital importancia que la red farmacéutica cuente con los equipos básicos de diagnóstico de infartos. En este caso, pensamos en un dispositivo para realizar electrocardiogramas. Actualmente, el mercado nos ofrece la posibilidad de acceder a tecnología de punta a bajo precio.

Como es el caso de los dispositivos de la marca AliveCor. La cual, nos ofrece equipos de electrocardiogramas personales con datos en tiempo real y fácil conexión (Su precio oscila los 200 dólares). Un precio bajo, si consideramos la cantidad de vidas que podremos salvar a través de la implementación de esta política. En conclusión, esperamos que, a través de la aprobación de esta política, logremos mejorar el componente de diagnóstico de infartos, calidad de vida, atención inmediata y tratamiento del Síndrome Coronario agudo en Bogotá. Es preciso destacar que la adquisición de dichos dispositivos será asumida por cuenta de cada farmacia y se solicitará como requisito dentro de las licencias de operación otorgadas por la Secretaría Distrital de Salud.

3. SUSTENTO JURÍDICO

A la fecha de radicación del presente proyecto, la regulación y la jurisprudencia sobre la prevención y atención de infartos se encuentra desarrollada a través de las diferentes políticas de Salud que se expidan cada año. De esta forma, presentaremos de manera resumida el marco legal desde la Constitución Política hasta las normas más recientes en el tema de salud.

Nuestra Constitución garantiza el derecho a la salud a través del Artículo 49, el cual expresa que "Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud". Además, citamos el Artículo 52, que se refiere al ejercicio del deporte y sus manifestaciones como "la formación integral de las personas y el desarrollo de una mejor salud de las personas" (Teniendo en cuenta el deporte como

un hábito que ayuda a prevenir los infartos). Y, por último, decidimos citar el Artículo 366 que señala que "El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. "Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud" (Destacando que el infarto no ha tenido una política de atención y actualmente se encuentra como una necesidad de salud insatisfecha).

Ahora bien, respecto al marco normativo nacional, tenemos la Ley 1751 de 2015, la cual tiene por objeto garantizar el derecho fundamental a la salud y resalta que "El Estado adoptará políticas para asegurar la igualdad de trato y oportunidades en el acceso a las actividades de promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación para todas las personas". Esta Ley es la encargada de soportar nuestra iniciativa y nos da las facultades para formular la política "infarto cero".

De igual forma, y teniendo en cuenta lo estipulado por algunas de las Resoluciones más significativas en el tema de salud, optamos por citar la Resolución 518 de 2015, la cual se relaciona con la gestión de la salud pública y nos otorga la facultad para revisar el adecuado funcionamiento de las Instituciones. En este caso, nos referimos específicamente a la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, y nos permite proponer acuerdos a partir de intervenciones colectivas, que tienen por objeto promocionar la salud y la gestión del riesgo de ciertos grupos poblacionales. También, optamos por incluir la Resolución 429 de 2016, la cual implementa la Política de Atención Integral en Salud PAIS. La importancia de la resolución 429 radica en las garantías que nos ofrece para generar mejores condiciones a través de la intervención de integrantes sectoriales y proponer nuestra política con el respaldo directo del Ministerio de Salud Nacional.

Por último, fue de vital importancia revisar la normativa Distrital para evitar caer en algún vacío legal y/o proponer una política no procedente. Por tanto, revisamos el Plan de Desarrollo Distrital - Acuerdo 761 de 2020 y encontramos que:

Nuestra política tiene viabilidad jurídica gracias al programa 9 del propósito 1, que dice que "Promover modos, hábitos y estilos de vida que potencien los determinantes protectores y atenúen los determinantes destructores del proceso salud-enfermedad".

Además de contar con el respaldo del programa 9, contamos con el respaldo del programa 30 del propósito 2, el cual estipula que se debe "Reducir la afectación, daño o pérdida de la vida". Añadiendo que: "Establecer de forma integral y transversal una adecuada respuesta, mediante la excelencia en el servicio bajo altos estándares de calidad, la preparación, contando con equipos especializados, medios de comunicación de última generación y personal altamente calificado y capacitado".

Así, concluimos nuestra revisión general del marco legal y procedemos a darle viabilidad jurídica a nuestra política "Infarto cero".

4. MARCO JURIDICO

4.1. Marco constitucional

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.

Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano. El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

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

4.2. Marco Legal

Ley 10 de 1990 "Por el cual se reorganiza el Sistema Nacional de Salud y se dictan otras disposiciones"

Resolución 10911 de 1992 "Por la cual se determinan los requisitos para apertura y traslado de las droguerías o farmacias-droguerías"

Ley 100 de 1993 "Sistema General de la Seguridad Social"

Resolución 1478 de 2006 "Por la cual se expiden normas para el control, seguimiento y vigilancia de la importación, exportación, procesamiento, síntesis, fabricación, distribución, dispensación, compra, venta, destrucción y uso de sustancias sometidas a fiscalización, medicamentos o cualquier otro producto que las contengan y sobre aquellas que son monopolio del Estado".

Resolución 1403 de 2007 "Por la cual se determina el modelo de gestión del servicio farmacéutico, se adopta el Manual de condiciones esenciales y procedimientos, y se dictan otras disposiciones".

Ley 1438 de 2011 "Por medio de la cual se reforma el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones"

Ley Estatutaria 1751 de 2015 "Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones"

Decreto 780 de 2016 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social"

Resoluciones

Resolución 518 de 2015 "Por la cual se dictan disposiciones en relación con la Gestión de la Salud Pública y se establecen directrices para la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas - PIC"

Resolución 429 de 2016 "Por medio de la cual se adopta la Política de Atención Integral en Salud"

Resolución 3100 de 2019 "Por la cual se definen los procedimientos y condiciones de inscripción de los prestadores de servicios de salud y de habilitación de los servicios de salud y se adopta el Manual de Inscripción de prestadores y habilitación de servicios de salud.

Resolución 3512 de 2019 "Por la cual se actualizan los servicios y tecnologías de salud financiados con recursos de la Unidad de pago por Capitación.

Artículo 9. Garantía de acceso a los servicios y tecnologías de salud. Las EPS o las entidades que hagan sus veces, deberán garantizar a los afiliados al SGSSS el acceso efectivo a los servicios y tecnologías de la salud, para el cumplimiento de la necesidad y finalidad del mismo, a través de su red de prestadores de servicios de salud. De conformidad con la Ley 1751 de 2015, en caso de atención de urgencias y según lo dispuesto en el artículo 23 de este acto administrativo, las EPS o las entidades que hagan sus veces, deberán garantizarla en todas las instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), habilitadas para tal fin en el territorio nacional.

4.3. Marco Normativo Distrital

ACUERDO 761 DE 2020 - "Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"

Programa 9. Prevención y cambios para mejorar la salud de la población. Promover modos, hábitos y estilos de vida que potencien los determinantes protectores y atenúen los determinantes destructores del proceso salud-enfermedad. Se busca detectar oportunamente la enfermedad o fortalecer el proceso de recuperación o rehabilitación del paciente; disminuir la morbilidad por enfermedades transmisibles en control (Tosferina, Varicela, Hepatitis A, parotiditis y meningitis) y controlar la pandemia de Coronavirus COVID-19. Ello contribuirá a la inclusión social y desarrollo integral de familias, comunidades y población en general, al igual que al mejoramiento de espacios personales y entornos territoriales.

5. Competencias del Concejo

El Concejo de Bogotá tiene como competencia dictar normas relacionadas con la naturaleza y alcance del presente Proyecto de Acuerdo, según las disposiciones constitucionales y legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 313. Corresponde a los Concejos.

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

DECRETO LEY 1421 DE 1993

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

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

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.

6. Impacto Fiscal

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, ya que no compromete apropiaciones presupuestales para su implementación. Las campañas de prevención y la capacitación del personal farmacéutico no generarán impacto fiscal.

Por lo anterior, esta iniciativa es viable en los términos del artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

7. Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, se entiende la importancia de la implementación de la Política "Infarto cero" debido a la complejidad que representa el infarto como enfermedad y se espera que una vez se empiece con la promoción y divulgación de las campañas diseñadas aquí, se reduzcan notablemente el número de bogotanos que diariamente pierden la batalla con esta cruel y muy injusta enfermedad.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 896 DE 2025**PRIMER DEBATE****"POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UNA POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN OPORTUNA DE INFARTOS EN EL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA:

Artículo 1º Objeto: Diseñar la Política "Infarto cero", que concientice sobre prevención y atención del infarto agudo de Miocardio, con el fin de realizar diagnósticos en tiempo récord con el apoyo de la red farmacéutica de la ciudad para salvaguardar la vida de los bogotanos.

ARTÍCULO 2º: Responsables: La Secretaría Distrital de Salud coordinará el diseño, ejecución y seguimiento de la política "Infarto cero", en articulación con IPS, farmacias y droguerías de la ciudad.

ARTÍCULO 3º: Estrategias: Para dar cumplimiento a la Política de "Infarto cero" se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:

- b) Articular las líneas de atención en salud para brindar atención especial e inmediata de los infartos.
- c) Capacitar al personal a cargo de las líneas para realizar diagnósticos rápidos que permitan salvaguardar la vida del paciente y recibir una atención oportuna. Campañas de capacitación en prevención y atención del infarto agudo de miocardio en las diferentes farmacias y droguerías de la ciudad.
- d) La Secretaría Distrital de Salud implementará una campaña permanente de prevención y atención de infartos, con el fin de instruir a la población sobre hábitos saludables, la sintomatología de los infartos y los primeros auxilios.

ARTÍCULO 4º Definiciones:

Infarto del Miocardio: Se entiende como la obstrucción de las arterias del corazón producida por la acumulación de placas de colesterol, lípidos y células inflamatorias en las paredes arteriales generando una interrupción del flujo sanguíneo.

Dispositivo Básico para la detección de infartos (DDI): Se entiende por dispositivo básico a cualquier dispositivo que permita analizar los patrones de ritmo cardíaco y el riego sanguíneo para determinar rápidamente si un paciente ha sufrido o está sufriendo de un ataque al corazón.

ARTÍCULO 5º: Informe: Mensualmente la Secretaria Distrital de Salud informará al Concejo y a la ciudadanía de los avances en la ejecución de la presente política, así como de las emergencias atendidas.

ARTÍCULO 6°. Vigencia. El proyecto de Acuerdo rige a partir de su aprobación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

Acuerdo 761 de 2020 [CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.].

Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI". 11 de junio de 2020.

Alfonso, K. (27 de Septiembre de 2017). *Diario La República*. Obtenido de Las enfermedades cardiovasculares le cuestan al sistema de salud \$3,84 billones: <https://www.larepublica.co/economia/las-enfermedades-cardiovasculares-le-cuestan-al-sistema-de-salud-384-billones-2552769>

Curós, A. A. (2013). *Manejo extrahospitalario de SCACEST*. Barcelona: Departament de salut. Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 49. 7 de julio de 1991 (Colombia) Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 52. 7 de julio de 1991 (Colombia) Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 366. 7 de julio de 1991 (Colombia)

Decreto 1421 de 1993.

"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá" Ministerio de Salud y Protección Social. (2013).

Guía de Atención integral para pacientes con diagnóstico de un evento coronario. Bogotá: Universidad de Antioquia.

Ley 1751 de 2015. Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones. 16 de febrero de 2015. Congreso de Colombia

OMS. (03 de Septiembre de 2018). *Unimédica*. Obtenido de Infartos de miocardio y AVC: <https://www.unimedica.com.ar/infartos-de-miocardio-y-avc/>

PTDS. (2020). Plan Territorial de Salud 2020 - 2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI". Bogotá: Secretaría Distrital de Salud.

Resolución 518 de 2015 [Ministerio de Salud y Protección social].

Por la cual se dictan disposiciones en relación con la Gestión de la Salud Pública y se establecen directrices para la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas - PIC. 24 de febrero de 2015.

Resolución 429 de 2016. [Ministerio de Salud y Protección Social].

Por medio de la cual se adopta la Política de Atención Integral en Salud. 17 de febrero de 2016.

Salud, S. D. (2018). *Análisis de Situación de Salud (ASIS)*. Bogotá: SDS.

WHF. (2015). *World Heart Federation*. Obtenido de Enfermedad Cardiovascular: <https://world-heart-federation.org/wp-content/uploads/2017/11/infografia-WHF.pdf>

PROYECTO DE ACUERDO No 897 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA
ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., quienes sean víctimas de los delitos de hurto, lesiones personales, injuria por vía de hecho y accidentes al interior de los buses, estaciones y portales.

Con estas medidas se espera mejorar la confianza entre los usuarios y el sistema de transporte público de la ciudad, así como elevar los niveles de satisfacción dentro del mismo, cumpliendo con la obligación de prestar un servicio de alta calidad y que se garantice el cumplimiento de los derechos de los usuarios.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA.

El proyecto de acuerdo ha sido presentado en el concejo de Bogotá así:

PA 413 de 2020: “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Archivado

PA 044, 110, 225, 347 y 468 de 2021: “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A”

Ponentes HC Julián Espinosa Ortiz, HC Nelson Enrique Cubides, ponencias positivas, posteriormente Archivado

Archivado

PA 256, 506 y 706 del 2023 “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A.”

Ponentes: H.C. Marco Fidel Acosta Rico y H.C. Armando Gutiérrez González (Coordinador)

Archivado

PA 99, 325, 475 y 739 del 2024: “Por medio del cual se establecen lineamientos para mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A.”

Ponentes: H.C. Juan David Quintero y H.C. Julián Uscategui

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Los lineamiento y acciones que pretende implementar el presente Proyecto de Acuerdo, surgen por las siguientes razones:

3.1 Atención al usuario de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A.

Diferentes encuestas han evidenciado que el nivel de desconocimiento de la ciudadanía frente al sistema es uno de las principales causas de la insatisfacción por parte de los usuarios, dicha situación obedece a la falta de implementación de canales apropiados de comunicación, con el fin de dar a conocer los derechos y deberes, información de las rutas así como sus frecuencias, cobertura, horarios, de los diferentes componentes del sistema, campañas de sensibilización, acompañamiento a usuarios que son víctimas de conductas punibles y accidentes .

3.1.1 Concepto de Atención al Usuario

El servicio de atención al usuario ha tomado relevancia en el sector privado, pues han evidenciado que cuando un cliente recibe atención de manera satisfactoria y eficiente se traduce en una fidelización de este. Como lo señala el módulo virtual No. 2 de la Universidad Manuela Beltrán (Universidad Manuela Bltran, sf) , que trata del servicio al cliente, la cual nos trae las siguientes definiciones que resultan relevantes al momento de abordar el presente Proyecto de Acuerdo.

“Es necesario diferenciar entre el producto por el cual paga el cliente y el servicio que rodea a ese producto. El servicio al cliente es todo esfuerzo encaminado a atender al cliente y a resolver sus inquietudes, sugerencias, dudas o reclamos. Es decir, el servicio al cliente en todo momento de contacto entre el cliente y la empresa”

(...)

“Si queremos hablar de un "Servicio al cliente de calidad" estos dos conceptos: “atención y servicio”, deben formar una relación indisoluble que los vuelve uno solo. Para brindar excelente atención es necesario que, quienes entren en contacto con el cliente, pongan en práctica una serie de habilidades personales basadas en la comunicación, la empatía y el asertividad. Y para complementarlo con un excelente servicio, es indispensable una visión sistémica de la organización y del servicio como tal.” (Cursiva y subrayado nuestro)

Por lo anterior, es importante que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., implemente acciones pertinentes orientadas a alcanzar estándares mínimos en la prestación del servicio con el fin de lograr una mayor conexión entre los usuarios y la empresa.

Un Usuario que reciba atención con un trato oportuno y en el marco del respeto en cumplimiento a los derechos que señala el manual del usuario, que cito a continuación garantizara una mayor fidelización.

A. Derechos de los Usuarios de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.

- a. A hacer uso del servicio en condiciones de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana.
- b. A la protección y respeto de sus derechos fundamentales en relación con el uso del Sistema y por ende de los Derechos Humanos que en concordancia estén relacionados.
- c. para informar de los derechos y deberes que les otorga el presente Manual.
- d. A solicitar y recibir información para la defensa de sus derechos individuales y colectivos con relación a la prestación del servicio de transporte.
- e. A viajar en el Sistema con derecho a transbordo, una vez se haya validado el medio de pago en los mecanismos de control de ingreso al Sistema en portales y estaciones. Los valores de los transbordos son determinados por la autoridad distrital.
- f. A recibir un trato amable, respetuoso y adecuado por parte del personal que trabaja en el Sistema.
- g. A hacer uso de las sillas preferenciales siempre y cuando sea adulto mayor, mujer embarazada, persona en condición de discapacidad o persona menor de 10 años de edad o persona con menor en brazos.
- h. A gozar de los beneficios o subvenciones que por ley le corresponda, acreditando dicha calidad de conformidad con lo dispuesto en la ley en el presente Manual.
- i. A ejercer control ciudadano sobre la prestación del servicio.
- j. A denunciar situaciones de abuso o acoso sexual que se puedan presentar dentro del Sistema.
- k. A elevar preguntas, quejas, reclamos, sugerencias, felicitaciones o consultas en general a través del Sistema Distrital de Quejas, Reclamos y Sugerencias – SDQS “Bogotá Te Escucha”, de conformidad con el procedimiento establecido para ello.

- l. A que sus preguntas, quejas, reclamos y/o sugerencias sean atendidas y resueltas oportunamente conforme a lo previsto en la reglamentación vigente.
 - m. A recibir información pertinente, completa y veraz relacionada con el Sistema.
 - n. A participar en el diseño e implementación de iniciativas que promuevan la cultura ciudadana en el Sistema.
 - o. A la protección de sus datos personales, conforme a la legislación de Habeas Data.
 - p. A que los demás usuarios y agentes del Sistema respeten sus derechos.
- (Transmilenio S.A, 2020)

Los derechos de los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., se han visto vulnerados en diferentes ocasiones, a pesar que la empresa cuenta con una defensoría del ciudadano, la misma ha sido poco visible para los mismos. Cifras reportadas por esta dependencia demuestran que solo para el segundo semestre del 2019 han atendido 282 llamadas telefónicas, 329 PQRS, 11 atenciones y recorridos, y 174 orientaciones a usuarios en accidentes (Transmilenio SA, 2019).

Estas cifras no son nada alentadoras a la realidad, Transmilenio movilizaba diariamente alrededor de dos millones y medio de personas en la capital del país. (Antes de pandemia) De esas, en el periodo comprendido entre el 1º de enero de 2019 y enero y febrero de 2020, 1.970 sufrieron alguna lesión, donde 79,32% ocurrió al interior de los buses y el 20.66% en las estaciones y portales del sistema. Igualmente, 38 personas perdieron la vida estos accidentes y emergencias en el mismo periodo. (Fuente: Transmilenio S.A. – GestSAE 2019-febrero 2020).

Como podemos evidenciar en la siguiente gráfica, los portales del sistema a pesar de contar con enfermerías para atención inmediata a usuarios que lo requieran carecen de capacidad y horario de cobertura. Y situación más gravosa enfrentan los usuarios de las estaciones de alta demanda. Pues no cuentan con una enfermería, medios tecnológicos o personal capacitado para la atención de los accidentes.

ESTACIONES O PORTALES CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES	
ESTACION O PORTAL	PORCENTAJE
RICAUURTE	4%
AVENIDA JIMÉNEZ	3%
PORTAL NORTE	3%
PORTAL AMÉRICAS	3%
SAN MATEO	3%
PORTAL SUR	3%
PORTAL 80	3%
PORTAL TUNAL	3%
BANDERAS	2%
CALLE 40 SUR	2%
PORTAL SUBA	2%
PORTAL ELDORADO	2%
CALLE 76	2%
PORTAL USME	2%
AVENIDA CHILE	1%
COMUNEROS	1%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. – GestSAE 2019 - Febrero de 2020

Otra problemática que enfrentan los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A. es la inseguridad al interior de los portales, estaciones y buses. Donde el delito que más se comete el de hurto a celulares. Por consiguiente, con el presente proyecto de acuerdo buscamos abordarlo y brindarles a los usuarios garantías, acompañamiento y resarcir los daños causados por presuntas omisiones en la garantía de sus derechos como usuarios.

3.2 SEGURIDAD AL INTERIOR DE LOS PORTALES, ESTACIONES Y BUSES DE LA EMPRESA DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO.

3.2.1 Concepto Amplio de Seguridad

De acuerdo con la resolución 66/290 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, *“la seguridad humana es un enfoque que ayuda a los Estados Miembros a determinar y superar las dificultades generalizadas e intersectoriales que afectan a la supervivencia, los medios de subsistencia y la dignidad de sus ciudadanos. En la resolución se exigen respuestas centradas en las personas, exhaustivas, adaptadas a cada contexto y orientadas a la prevención que refuercen la protección y el empoderamiento de todas las personas”* (Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana, s.f.)

3.2.2 Cifras de Inseguridad en Transmilenio

Según información de la policía nacional durante los meses de enero y febrero del 2020, se registraron 1.566 hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio, 783 hurtos promedio mensual.

De los cuales:

- 237 se realizaron con arma blanca/ cortopunzante.
- 21 con arma de fuego
- 13 con arma contundente
- 4 con uso de escopolamina
- 3 no reportan arma
- 1288 sin empleo de armas.

En el año 2019 del 01 de enero al 30 de junio se registró la siguiente información:

- Total hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio: 5769.
- 1211 hurtos con arma blanca/ cortopunzante
- 76 con arma de fuego
- 19 contundentes
- 6 con escopolamina
- 4468 sin empleo de armas

Del 01 de Julio a 31 de diciembre de 2019 se registra la siguiente información:

- Total hurtos a personas en alimentadores y buses de Transmilenio: 5729.
- 875 hurtos con arma blanca/ cortopunzante
- 64 con arma de fuego
- 21 contundentes
- 5 con escopolamina
- 4753 sin empleo de armas.

3.3.3 Percepción de Inseguridad en Transmilenio

Según la encuesta de convivencia y seguridad ciudadana (2019), para el total nacional, a la pregunta sobre si las personas de 15 años y más se sienten seguras o inseguras en diferentes lugares públicos, se observó que la vía pública es el lugar en el que más personas manifestaron sentirse inseguras con 48,0%, seguido por el transporte público (incluyendo paraderos y estaciones) con 42,9%. (DANE, 2018)

3.4 VULNERACION DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.

3.4.1. Situación de las usuarias al interior de los portales, estaciones, y buses de la empresa de Transporte de Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

La situación de las mujeres al interior del sistema es preocupante, las noticias reseñan diversos delitos que atentan contra la libertad sexual, dignidad humana, libre desarrollo de la personalidad, acoso sexual e injuria por vía de hecho, Este último uno de los delitos que más se comete.

La Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia reconoce que el delito de injuria por vías de hecho ha sido poco analizado por sus magistrados, dada su muy ocasional ocurrencia. La descripción de este delito en el Código Penal colombiano se remite de manera genérica al agravio. Es claro, eso sí, anota la Corte, que los casos que comportan matices sexuales o mejor, que involucran a través de este medio la injuria, no pueden desbordar el simple tocamiento o caricia fugaz o imprevista, so pena de que, ya superados estos límites, la conducta derive hacia otros tipos penales, dada la mayor envergadura del bien jurídico afectado.

Ahora bien, en Bogotá, de cada 100 mujeres que usan Transmilenio, 37 han reportado un contacto sexual indeseado. Y esto, en últimas, ha derivado en comportamientos que las ponen a la defensiva: evitan transportarse en este en ciertos momentos del día, viajan en grupos o buscan otras opciones de transporte, según un estudio de la Universidad de Carolina del Norte (EE. UU.) (El Tiempo, 2019)

En el Foro Económico Mundial del 2016 la Fundación Thomson Reuters concluyó que: “el Sistema de Transporte Público de Bogotá es el medio de transporte más inseguro en el mundo para las mujeres”. Según Thomson Reuters: Bogotá ocupa el primer lugar entre las capitales del mundo con transporte más inseguro para las mujeres, seguida de ciudades más densas como México D.F, Lima y Nueva Delhi.

En Bogotá 6.650 mujeres fueron encuestadas y se evidenció que más del 60% de ellas se sienten inseguras en el transporte de la capital.

Percepción de inseguridad global

1. Bogotá
2. México
3. Lima
4. Nueva Delhi
5. Yakarta

Otras conclusiones relevantes:

- Según la Policía Metropolitana de Bogotá: Seis mujeres al día sufren acoso sexual en el sistema de transporte público, sin contar las que no denuncian.
- Según estudio de la Universidad Central: En el sistema de transporte público de Bogotá, 11 mujeres son hurtadas al día y cada tres días una mujer resulta lesionada por resistirse a un hurto.
- Según estudio de la Universidad Central, en el transporte público de Bogotá: 6 mujeres al día reportan algún tipo de acoso, tocamiento indebido palabras o demás, sin contar los casos que no son denunciados.

- Según la Corte Suprema de Justicia en su sentencia SP107-2018: «el delito dada su muy ocasional ocurrencia». Lo cual ocurre por falta de denuncias.

3.4.2 Testimonios de Usuarías Víctimas de estas Conductas.

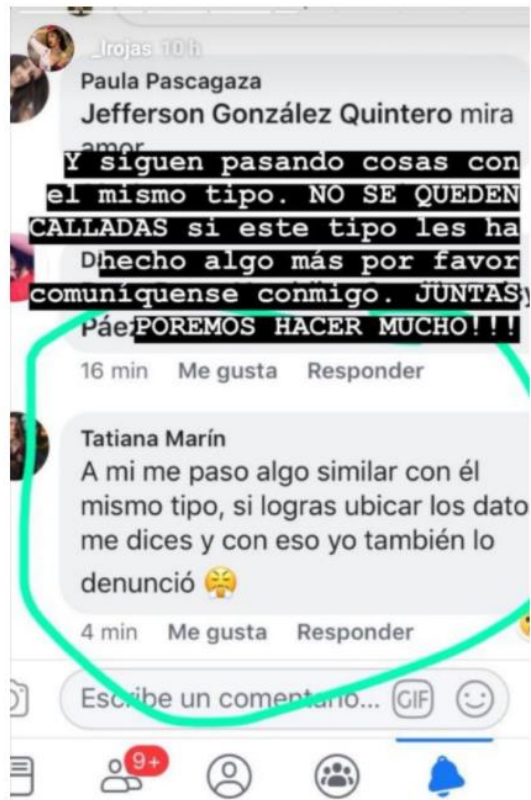
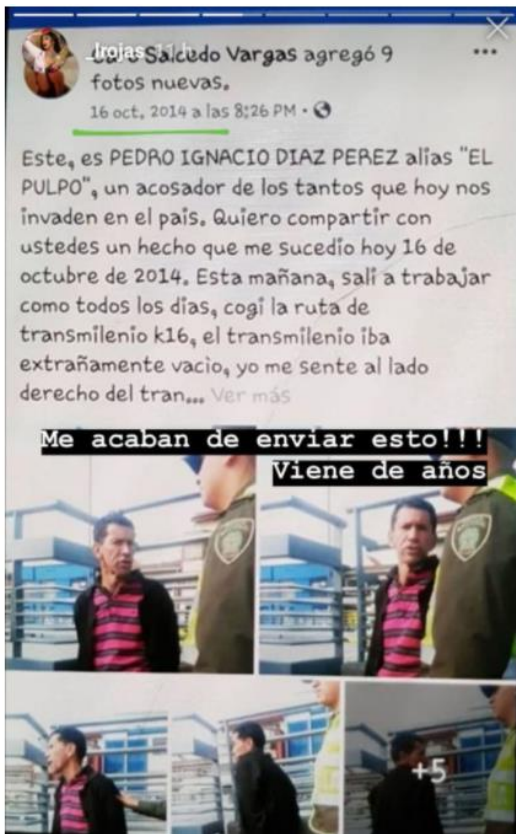
Una nota ciudadana publicada en el portal de noticias Las 2 Orillas, titulada “El infierno de acoso y manoseo que viven las mujeres en Transmilenio” expuso las graves situaciones que han tenido que sufrir las mujeres al interior del sistema (Las 2 Orillas, 2019).

“Recuerdo que cuando empecé a utilizar Transmilenio normalicé muchas veces la forma en la que muchos hombres me miraban. Creo que para mí era normal el silencio y ser observada como un objeto de deseo para los hombres. Era como si mi cuerpo estuviese en función de otros y no mía. No era raro tampoco, siempre mi cuerpo era un lugar de cambio para mi familia, mis amigos, mi pareja. Jamás para mí. Y decir esto no es fácil, ahora imagínense descubrirlo: es 10 mil veces peor. Tomé un complementario que me llevaba a la estación de la 26, Avenida Rojas. En este entonces vivía en Hayuelos, o me tocaba llegar a el Portal el Dorado o a la estación directamente. Ese día en particular un señor me miraba con mucho entusiasmo. Tenía canas y se veía bastante cansado, su piel era color madera y sus ojos estaban rodeados por unas bolsas enormes. Parecía conocerme, pero no se me acercaba. Yo estaba segura de que no lo había visto nunca y de que si me hablaba probablemente saltaría del transporte público. Al llegar a la estación me monté en el M86 y vi que el señor se subió también. “Coincidencia solamente”, pensé en ese momento. Me ubiqué en toda la esquina donde se harían las sillas de ruedas y el bus se empezó a llenar. Me puse mis audífonos y empecé a escuchar de forma aleatoria música, pensaba en que tenía que llegar y subir la loma de la séptima hasta el edificio Fernando Barón. Estaba completamente ensimismada. Llegamos a la estación de San Diego y así como una multitud se bajó, otra ingresó de forma tempestuosa. El señor, sin darme cuenta, se corrió y quedó de frente mío. No pasaron ni 5 minutos y él pronunció palabras y me hizo quitarme los audífonos para responder “¿Qué necesita? No puedo escucharlo”, él señaló hacia abajo con la cabeza y cuando me di cuenta se estaba frotando su miembro mientras me miraba. Me dejó impactada sentir que de verdad me estaba sucediendo esto, pero más aún que él pensara que yo debía agradecerle por el acto sexual

que estaba presenciando, como si debiese decirle "Wow, gracias a ser mujer y ser yo, particularmente, usted siente placer". Duré 10 segundos en shock y decidí empujarlo con mucha fuerza a sabiendas de que no lograría nada porque el bus estaba lleno. Sé que se me salió un "hijo de puta" y entonces sentí el golpe de retorno. Me había empujado tan fuerte que había hecho que me golpeara contra la ventana en la cabeza. Pensaba en si mi ropa había sido la culpable, pensaba en si había tenido algún comportamiento que lo hubiese incitado a hacer eso, a tocarse delante mío y por mí. Lo que hace todo un sistema opresor machista con el que uno se ha construido... lo que hace. El señor manoteaba, manoteaba muy fuerte mientras me gritaba que efectivamente era mi culpa por ser "así de linda", "por vestirme así", "por ser mujer". La gente lo empujaba. Todo fue tan rápido que en Museo Nacional lo sacaron. Me di cuenta: había pasado este suceso en un lapso de 7 minutos. El acoso, la empujada, los ademanes a golpearme... todo. Me dolía la cabeza, pero sobre todo me dolía el cuerpo: aquel que había sido maltratado desde la palabra y la acción"

Otro caso lo reporto Caracol Radio, de la siguiente manera *"El último caso fue denunciado por una joven a través de las redes sociales, ella explica que el hombre se le acercó con un costal en las piernas y se sentó a su lado, poco a poco comenzó a acercarse más y finalmente intentó tocarla. **La mujer denuncia que cuando fue a reaccionar, el hombre sacó un cuchillo y la amenazó.*** (Caracol Radio, 2019)

A través de redes sociales, varias mujeres han dejado ver que en otras ocasiones esta misma persona habría sido requerida por la Policía y posteriormente dejada en libertad. Es en las mismas redes en donde circulan fotos que comprueban que Pedro Ignacio Díaz, ya ha sido sorprendido en otras ocasiones." (Cursiva y negrilla nuestra)



El acoso sexual es uno de los delitos que generan que las mujeres sientan que Bogotá es una ciudad insegura y mucho más en el transporte público. Muchas guardan silencio, no solo por falta de herramientas efectivas para denunciar, por miedo o por la indignación que provoca sentir la indiferencia de muchos usuarios, que poco se solidarizan con la víctima. Esto sin contar la desconfianza que generan los pocos resultados de la justicia.

Como se puede evidenciar esta conducta ha sido reitera y no cuenta con un plan permanente de choque por parte de la administración distrital. Igualmente, la mayoría de sus víctimas no ha contado con acompañamiento por parte de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio s.a.

3.4.3 Concepto Legal de Injuria por Vía de Hecho.

La Ley 599 de 2000 Código Penal Colombiano en su artículo 226, señala que se le aplicara la misma pena prevista en el artículo 220 incurrirá el que por vías de hecho agravie a otra persona.

4. SOPORTE JURÍDICO

4.1 Constitución Política

- Artículo 95: Son deberes de la persona y del ciudadano:
 - 1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios.
 - (...)
 - 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.
- **Artículo 365:** señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

4.2 Leyes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 DECRETOS

3.2.1 Decretos Nacionales

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

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

3.2.2 Decretos Distritales

- **Decreto 309 de 2009.** *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”*
- **Decreto 392 de 2015.** *“Por medio del cual se reglamenta la figura del Defensor de la Ciudadanía en las entidades y organismos del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.”*

3.3 ACUERDOS DISTRITALES

- **Acuerdo Distrital 638 de 2016.** *“Por medio del cual se modifica parcialmente el Acuerdo 257 de 2006, se crea el Sector Administrativo de Gestión Jurídica, la Secretaría Jurídica Distrital, se modifican las funciones de la Secretaría General, y se dictan otras disposiciones”*

Artículo 6. Modifíquese el artículo 48 del Acuerdo Distrital 257 de 2006.

d). Formular, orientar y coordinar las políticas, planes y programas para la atención y prestación de los servicios a la ciudadana y al ciudadano en su calidad de usuarios de los mismos en el Distrito Capital. Para tal fin la Secretaría General reglamentará lo referente al defensor del ciudadano en cada una de las entidades u organismos distritales conforme a las normas legales y reglamentarias.

3.4 RESOLUCIONES

3.4.1 Resoluciones Ministerio de Transporte

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

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

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

(...)

1.2.4. Seguros.

1.3. Costos de capital:

1.3.1. Recuperación de capital.

1.3.2. Rentabilidad.

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

- **Resolución 563 de 2014.** *“Por medio de la cual se expide el reglamento de la seguridad física del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”.*
- **Resolución 632 del 27 de octubre de 2015 de Transmilenio s.a.** *“Por medio de la cual se unifican las normas que regulan la figura del Defensor del Ciudadano Usuario del SITP.”*
- **Resolución 374 de 2018 de Transmilenio s.a.** *“La Delegación del Defensor en la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones”.*

3.5. JURISPRUDENCIA

- **Sentencia C-043 de 1998.** La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general.
- **Sentencia C- 355 de 2003.** los vehículos tienen un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de **niveles óptimos de seguridad**, comodidad y salubridad del espacio público, **que no son otra cosa que manifestaciones del interés general** ...” (Subrayado fuera de texto)

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO.

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con la regulación de los servicios de transporte se enmarca en los siguientes artículos:

- **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

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

- **Decreto- Ley 1421 de 1993:**

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

5. IMPACTO FISCAL

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

CONCLUSIONES

Este tipo de Lineamientos constituye una de las primeras acciones integrales para la atención al usuario en el sistema Transmilenio.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 897 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA.

Artículo 1. Objeto: El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de mejorar la atención y acompañamiento a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., quienes sean víctimas de los delitos de hurto, lesiones personales, injuria por vía de hecho y accidentes al interior de los buses, estaciones y portales.

Artículo 2. Puntos de atención: La Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., mantendrá en estaciones, portales, Cades, SuperCades y Centros Comerciales los puntos de personalización y atención al usuario establecidos en los contratos de concesión.

Los puntos de atención al usuario y personalización se encargarán de:

1. Personalización de la tarjeta Tullave, con el fin que la ciudadanía pueda adquirir los beneficios que trae el medio de pago personalizado.
2. Recarga de tarjeta.
3. Venta de tarjeta básica
4. Toma de PQRS, en todos los puntos de personalización se hace recepción de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS) que la ciudadanía tenga frente a TRANSMILENIO S.A.
5. Adicional en todos los puntos de personalización se brinda información al usuario como:
 - Bloqueo de la tarjeta Tullave
 - Subsidios a población diferencial
 - Aplicación de beneficios tarifarios
 - Solicitud de reembolso
 - Funcionalidad sobre los dispositivos de recarga automática
 - Otros procedimientos sobre el medio de pago

- Información sobre las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y su procedimiento para reclamar.
 - Orientación para interponer las denuncias a vulneraciones a los derechos de las mujeres.
6. Garantizar la comunicación con las líneas de emergencia (línea 123, línea purpura y autoridades de policía) en caso de violencia contra las mujeres.
 7. Garantizar la recepción de los reportes de las y los usuarias de Transmilenio en caso de violencia.

Parágrafo 1. Los puntos de atención al usuario y personalización instalados por TRANSMILENIO S.A. deberán contar la información visible a los usuarios y deberán contener un listado de los servicios que presta.

Artículo 2. Estrategia de comunicación: La Secretaría Distrital de la Mujer en coordinación con TRANSMILENIO S.A. diseñaran e implementaran estrategias de comunicación para la promoción de la Política pública de Mujeres y Equidad de Género.

Parágrafo: Estas estrategias de comunicación deberán ser permanentes y visibilizarán las rutas de atención a mujeres víctimas de violencias.

Artículo 3. Denuncias en el sistema: La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., continuará promoviendo y facilitando la denuncia en el Sistema Transmilenio a través de las diferentes herramientas con las que se cuenta desde la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia para este fin en asocio con la Policía Metropolitana de Bogotá.

Parágrafo: En caso de violencia contra las mujeres en el sistema Transmilenio, la Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia promoverá y facilitará la denuncia en el sistema Transmilenio en coordinación con la Secretaria de la Mujer.

Artículo 5. vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

Universidad Manuela Bltran. (sf). *Servicio al cliente*. Obtenido de http://virtualnet2.umb.edu.co/virtualnet/archivos/open.php/1037/Contenido_Modulo_II_Servicio_al_cliente.pdf

Caracol Radio. (2019). *Mujer acosada en Transmilenio: "La gente miraba aterrada y el tipo se reía"*. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2019/06/06/bogota/1559827711_049876.html

DANE. (2018). *Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana*. Bogotá.

El Tiempo. (2019). La noche, el momento más peligroso para las mujeres en Bogotá.

Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana. (s.f.). *QUÉ ES LA SEGURIDAD HUMANA*. Obtenido de <https://www.un.org/humansecurity/es/what-is-human-security/>

Las 2 Orillas. (2019). El infierno de acoso y manoseo que viven las mujeres en Transmilenio.

Transmilenio S.A. (2020). *Derechos de los Usuarios*. Obtenido de https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146299/derechos_de_los_usuarios/

Transmilenio SA. (2019). *Informe del primer semestre de gestion defensoria del ciudadano del SITP*. Obtenido de <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146297/defensoria-del-usuario-de-transmilenio/>

PROYECTO DE ACUERDO No 898 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INCLUSIÓN DE
NUEVOS MATERIALES EN EL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1. OBJETO**

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

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

Es crucial que el estado implemente acciones preventivas contra el hurto de mobiliario urbano debido a una serie de razones fundamentales. En primer lugar, el mobiliario urbano, como bancos, farolas y señales de tráfico, es esencial para el funcionamiento adecuado de las ciudades y con mayor razón para una ciudad que reviste la importancia que tiene la Capital de la República. Su robo o daño puede causar interrupciones en la garantía de prestación del servicio de servicios públicos, afectando la calidad de vida de los ciudadanos y generando gastos adicionales para su reparación o reposición.

En segundo lugar, la prevención del hurto de mobiliario urbano contribuye a mantener un entorno urbano seguro y atractivo para residentes y visitantes. La presencia de espacios públicos bien mantenidos y equipados promueve el sentido de pertenencia y la cohesión social, lo que a su vez puede disuadir otras formas de delincuencia y mejorar la percepción de seguridad en la comunidad.

Además, al reducir el hurto de mobiliario urbano, se limitan los incentivos para las economías ilícitas, como el mercado negro de metales y materiales reciclables. Estas actividades no solo representan pérdidas económicas para el estado y los contribuyentes, sino que también pueden estar asociadas con otras formas de crimen organizado y corrupción, socavando la integridad institucional y el estado de derecho.

Otro aspecto relevante es el impacto medioambiental del hurto de mobiliario urbano. Muchos de estos elementos contienen materiales que pueden ser dañinos para el medio ambiente si no se manejan adecuadamente. La prevención del robo y la destrucción de estos recursos contribuye a la conservación del medio ambiente y a la promoción de prácticas sostenibles de gestión de residuos.

En resumen, las acciones de prevención del hurto de mobiliario urbano no solo protegen los activos públicos y promueven la seguridad ciudadana, sino que también ayudan a combatir las actividades ilícitas, preservar el medio ambiente y fortalecer la cohesión social en las comunidades urbanas. Es esencial que el estado invierta recursos y esfuerzos en este tipo de iniciativas para garantizar el bienestar y el desarrollo sostenible de las ciudades.

2.1 PROBLEMÁTICAS

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

Bogotá en 2021 registró pérdidas nuevamente por más de 17.000 millones por cuenta del robo de su mobiliario público. Los elementos hurtados repiten su orden (Luminarias, canecas, tapas de alcantarilla y maletines viales), añadiendo una cantidad importante del robo de señales de los paraderos del Sistema Integrado de Transporte SITP. Durante la vigencia 2021, se hurtaron 12.707 elementos del mobiliario público. Respecto a años anteriores, en el 2021 creció exponencialmente el robo de canecas, el cual tuvo un incremento de cerca del 175% para la vigencia del primer trimestre del 2021 (Redacción Nuevo Siglo, 2021).

2.2 CONTEXTO

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

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

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

1. Madera plástica

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

Así las cosas, se abre una ventana de oportunidad gigantesca ante la posibilidad de crear mobiliario público a partir de los residuos que genera la propia ciudad. Incluso, la UAESP inaugurará el primer centro especializado de plásticos del Distrito. *"Allí se realizará la transformación de los residuos plásticos en madera plástica que se convertirán en sillas, mesas, pisos, jardineras, puntos de recargas de celulares, entre otros"* (Alcaldía Mayor, 2021)

2. Polipropileno

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

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

Es así como, La priorización del uso de materiales como la madera plástica y el polipropileno por parte del estado puede ser una estrategia efectiva para reducir las cifras de daño al mobiliario urbano. Estos materiales ofrecen una serie de ventajas significativas en términos de durabilidad, resistencia y bajo mantenimiento, lo que los hace menos susceptibles al deterioro y al vandalismo en comparación con otros materiales tradicionales como la madera natural o el metal.

En primer lugar, la madera plástica y el polipropileno son materiales altamente resistentes a la intemperie y a la corrosión, lo que los hace ideales para su uso en entornos urbanos donde están expuestos a condiciones adversas como la humedad, la lluvia y la contaminación. Esta resistencia inherente ayuda a prolongar la vida útil del mobiliario urbano y a reducir la necesidad de reparaciones y reemplazos frecuentes, lo que a su vez puede resultar en ahorros significativos para las arcas públicas.

Además, estos materiales son menos atractivos para los ladrones y vándalos debido a su menor valor en el mercado negro y a la dificultad de sustracción o vandalismo. Al promover el uso de madera plástica y polipropileno en la fabricación de bancos, señales de tráfico y otros elementos urbanos, el estado puede disminuir la incidencia de robos y daños, lo que contribuye a la preservación del mobiliario público y al mantenimiento de un entorno urbano seguro y agradable para los ciudadanos.

Otro aspecto importante es la sostenibilidad ambiental de estos materiales. La madera plástica, por ejemplo, está hecha principalmente de materiales reciclados como plásticos de desecho y fibras de madera, lo que reduce la dependencia de los recursos naturales y ayuda a mitigar el problema de la acumulación de residuos plásticos. Al fomentar el uso de materiales ecológicos y reciclables en el mobiliario urbano, el estado puede contribuir a la conservación del medio ambiente y al desarrollo de prácticas más sostenibles en el diseño y la gestión de infraestructuras urbanas.

3. MARCO JURÍDICO

3.1 DEL ORDEN INTERNACIONAL

Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

Objetivo 16: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas

El Objetivo 16 pretende promover sociedades pacíficas e inclusivas, facilitar el acceso a la justicia para toda la población y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles. Las personas de todo el mundo deben vivir libres del miedo a cualquier forma de violencia y sentirse seguras en su día a día.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

Artículo 9

1. Todo individuo tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales. Nadie podrá ser sometido a detención o prisión arbitrarias. Nadie podrá ser privado de su libertad, salvo por las causas fijadas por ley y con arreglo al procedimiento establecido en ésta.

Artículo 12

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.

2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio.

3. Los derechos antes mencionados no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto.

3.2 DEL ORDEN CONSTITUCIONAL

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

Artículo 16: “Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico

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

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

3.3 DEL ORDEN NACIONAL

DECRETO 1538 DE 2005

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

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

3.4 DEL ORDEN DISTRITAL

DECRETO 016 DE 1994

Artículo 58. Definición. Para los efectos del presente Decreto se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos que para el servicio y disfrute público hacen parte del medio ambiente urbano y del espacio público de la ciudad y que contribuyen a facilitar el ejercicio de las actividades de esparcimiento y descanso de sus habitantes, la apropiación y uso del espacio público, una información y orientación más completas y unas mejores condiciones de seguridad, tranquilidad e higiene.

Son elementos de carácter permanente o transitorio del amoblamiento urbano:

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

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

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

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

De recreación: los juegos y aparatos de pasatiempo;

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

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

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

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

4. COMPETENCIA CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 898 DE 2025**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA INCLUSIÓN DE
NUEVOS MATERIALES EN EL MOBILIARIO PÚBLICO DE BOGOTÁ****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA

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

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

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

ARTÍCULO 3°. META. Después de un (01) año de entrar en vigencia el presente Acuerdo se debe tener como mínimo un 30% de todas las nuevas instalaciones de mobiliario urbano en los materiales de madera plástica y/o polipropileno.

ARTÍCULO 4. RESPONSABILIDADES.

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

Martin, C. (13 de Diciembre de 2021). *En los últimos 6 meses han sido hurtadas 1.369 señales del SITP*. Obtenido de Caracol Radio :
https://caracol.com.co/emisora/2021/12/13/bogota/1639420748_899844.html

SIGLO. (07 de Noviembre de 2021). *EL NUEVO SIGLO*. Obtenido de \$18.000 millones ha gastado Bogotá en reposición de mobiliario:
<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/11-07-2021-distrito-ha-tenido-que-pagar-18000-millones-en-reposicion-de-mobiliario>

PROYECTO DE ACUERDO No 899 DE 2025

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

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

2. ANTECEDENTES

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

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
261-511 y 710 del 2023	“Por medio del cual se modifican los horarios de circulación de los vehículos de transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá”	H.C. Martin Rivera Alzate (Coordinador) y H.C. Ati Quigua Izquierdo	Archivado
102, 327, 477 y 742 del 2024	“Por medio del cual se modifican los horarios de circulación de los vehículos de transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá”	H.C. Samir Bedoya y H.C. Julián Espinosa	Archivado

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Actualmente, Bogotá cuenta con el Decreto 840 de 2019, el cual comprende la normativa que establece las condiciones y restricciones para el tránsito de vehículos de transporte en Bogotá

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

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

3. CONTEXTO

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

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

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

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

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

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

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

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

3. MARCO LEGAL

Del nivel Constitucional

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

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

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

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

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

Del nivel nacional

LEY 1083 DE 2006

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

RESOLUCIÓN 0910 DE 2008

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

LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

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

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

(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

RESOLUCIÓN 004497 DE 2011

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

DECRETO 1076 DE 2015.

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.8. De los niveles de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire. Los niveles de prevención, alerta y emergencia son estados excepcionales de alarma que deberán ser declarados por las autoridades ambientales competentes ante la ocurrencia de episodios que incrementan la concentración y el tiempo de duración de la contaminación atmosférica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓN 2254 DE 2017

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

LEY 1964 DE 2019

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

Del nivel Distrital

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

DECRETO 672 DE 2018.

Establece como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

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

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

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

DECRETO 840 DE 2019.

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

DECRETO 047 DE 2020.

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

DECRETO 077 DE 2020.

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

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

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

DECRETO 546 DE 2021.

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

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

RESOLUCIÓN 67603 DE 2021.

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

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

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

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 899 DE 2025**PRIMER DEBATE**

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Modificar el horario de circulación del transporte de carga en las zonas de restricción de Bogotá.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES.

1. La Secretaría de Movilidad, será la encargada de revisar a detalle los cambios propuestos y elaborará un estudio técnico que demuestre la pertinencia de los mismos.
2. La Secretaría de Ambiente será la responsable de estimar el impacto ambiental de esta medida y coordinará sus acciones con la Secretaría de Movilidad para la expedición del Acuerdo.

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

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

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

PROYECTO DE ACUERDO No 900 DE 2025

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

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

2. ANTECEDENTES

Esta iniciativa cuenta con el siguiente antecedente:

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

3. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA.

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

Al revisar datos de la secretaría Distrital de Movilidad se puede evidenciar que a 31 de mayo de 2017 Bogotá contaba con 1374 Intersecciones sanforizadas, 18.362 semáforos (Secretaria Distrital de Movilidad, 2017), en la misma vigencia se suscribió el contrato atípico 2017-1913 cuyo objeto es “Realizar el Suministro, Instalación, Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Semáforos Inteligente (SSI) para la Ciudad de Bogotá D.C”, pero en este contrato solo contempló la implementación de cuatro intersecciones nuevas semaforizadas con 40 semáforos sonoros con botón y cuatro nuevas adecuaciones para complementar Intersecciones actuales con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios., de las cuales una cuenta con ocho (8) sonoros, todo lo anterior según memorando SDM-SEMA-137890 -2020.

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

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

Nota: elaboración propia con datos de saludata 2020.

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

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

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

3.2. Beneficios de la iniciativa.

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

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

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

4. MARCO JURÍDICO

4.1 Marco constitucional.

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

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

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

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

Marco Legal

- **Ley 2052 de 2020:** "Por medio de la cual se establecen disposiciones transversales a la rama ejecutiva del nivel nacional y territorial y a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en relación con la racionalización de trámites y se dictan otras disposiciones"
- **Artículo 30.** Los sujetos obligados en el artículo 2 de la presente ley implementarán los sistemas necesarios para que las personas en condición de discapacidad visual puedan realizar trámites, procesos y procedimientos.
- **Ley 1996 de 2019:** Por medio de la cual se establece el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad.

- **Ley 1680 de 2013:** Por la cual se garantiza a las personas ciegas y con baja visión, el acceso a la información, a las comunicaciones, al conocimiento y a las tecnologías de la información y de las comunicaciones.

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

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

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

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

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

4.3.1. Normas Distritales.

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

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

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

6. CONCLUSIONES.

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 900 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA PARA MODERNIZAR Y AUMENTAR LOS EQUIPOS SONOROS E INTELIGENTES DE LA RED DE SEMÁFOROS DE BOGOTÁ”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

Acuerda:

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

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

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

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

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

PROYECTO DE ACUERDO No 901 DE 2025

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETO

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

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

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

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

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

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

Ahora bien.

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

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

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

Por último, es preciso señalar que:

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

3. MARCO JURIDICO

DEL NIVEL CONSTITUCIONAL

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

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

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

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

DEL NIVEL NACIONAL

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

Artículo 3°. Importancia. El Gobierno nacional tomará las medidas necesarias para que las industrias creativas nacionales sean exaltadas, promocionadas, incentivadas, protegidas y reconocidas. Para ello coordinará articuladamente sus esfuerzos, con miras a visibilizar este sector de la economía promoviendo su crecimiento e identificándolo como un sector generador de empleo de calidad, motor de desarrollo, y que fomente el 11 tejido social y humano, así como la identidad y equidad.

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

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

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

DECRETO 1204 DE 2020

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

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

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

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

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

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

DEL NIVEL DISTRITAL**DECRETO 280 DE 2020**

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

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

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

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado promover y estimular la industria cultural

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

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

6. CONCLUSIONES

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

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 901 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE CREA LA SEMANA NARANJA CON EL FIN DE IMPULSAR A BOGOTÁ COMO EPICENTRO CULTURAL EN LATINOAMERICA”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA

Artículo 1°. Objeto. El presente proyecto tiene por objeto crear la semana naranja con el fin de impulsar a Bogotá como epicentro cultural en Latinoamérica.

Artículo 2° Lineamientos:

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

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

PROYECTO DE ACUERDO No 902 DE 2025

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

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

2. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

2.1 PROBLEMÁTICAS

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

2.2 CONTEXTO

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

Según estudios adelantados por la Universidad de los Andes, algunos de los principales beneficios de la incorporación de este tipo de sistemas de Drenaje, estos son: (I) El control y manejo de la escorrentía, (II) la filtración de la escorrentía, (III) la reducción de costos por la atención y mitigación de inundación y/o encharcamientos. Ahora bien, si tenemos en cuenta que el sistema construido del sistema de drenaje es el que ha presentado mayores afectaciones en la ciudad, se debe replantear la forma en que se diseñan los sistemas de drenaje y en especial, aquellos que se refieren al sistema de drenaje del sistema peatonal y la red de andenes (Andes, 2016).

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

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

(I) Los Alcorques inundables

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

(II) Zonas de bio retención

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

(III) Cunetas verdes

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

(IV) Cuencas secas de drenaje extendido

Las cuencas secas son estructuras dedicadas a amortiguar el caudal pico y el volumen de escorrentía aguas debajo de la estructura, mejorando la calidad del agua durante su tránsito por la tipología. Por lo general, en este tipo de estructuras se utiliza disipadores de energía debido al alto volumen de agua que puede llegar a ingresar.

(v) Zanjas de infiltración

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

3. MARCO JURÍDICO

3.1 CONSTITUCIONAL

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

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

3.2 LEGAL

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

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

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

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

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

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

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

3.3 MARCO NORMATIVO DISTRITAL

- **DECRETO 597 DE 2018:** La gestión referente al drenaje, incluido el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible, se encuentra en cabeza de los entes territoriales y las entidades prestadoras del servicio público de alcantarillado; de manera que a estos corresponde diseñarlos, construirlos, mantenerlos y operarlos de conformidad con los instrumentos creados por la Ley, en especial consultando los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, los POMCAS y los Planes Sectoriales.

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

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

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

(...)

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

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

6. CONCLUSIONES

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 902 DE 2025

PRIMER DEBATE

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Acuerda:

Artículo 1. Objeto. Crear lineamientos que permitan diseñar una estrategia para promover la adopción de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible en la Red de Andenes del Distrito Capital.

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

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

f. Propender para que los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible de la Red de Andenes, sea una medida de adaptación al cambio climático en la ciudad.

g. Fortalecer los indicadores ambientales a partir de metodologías de análisis e integración de la información recopilada en la implementación de la estrategia.

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

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

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

Medina, D., Aguilar, L., & Calderon, A. (2018). *Análisis comparativo de los sistemas urbanos de drenaje sostenible*. Obtenido de Caso de estudio Carrera 4 y carrera 5 entre calles 68 y 71 - Sector Chapinero Alto : <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22379/1/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf>

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

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

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

PROYECTO DE ACUERDO No 903 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS****1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

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

2. ANTECEDENTES

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

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
208-2022- renumerado 359, 504-2022	Por medio del cual se establecen medidas para modernizar el sistema de recaudo de las taquillas de Transmilenio con la actualización de herramientas compatibles con el sistema NFC en la ciudad de Bogotá	<ul style="list-style-type: none">H.C, Álvaro José Argote Muñoz Ponencia Positiva con modificaciones.H.C. María Fernanda Rojas Mantilla. Negativa	Archivado
102, 276 de 2023	Por medio del cual se establecen medidas para modernizar el sistema de recaudo de las taquillas de Transmilenio con la actualización de herramientas compatibles con el sistema NFC en la ciudad de Bogotá	<ul style="list-style-type: none">H.C Marisol Gómez Giraldo (Coordinadora) y H.C Manuel José Sarmiento	Archivado
110, 494 y 748 - 2024	Por medio del cual se establecen medidas para modernizar el sistema de recaudo de las taquillas de	<ul style="list-style-type: none">H.C. Juan Manuel Díaz Martínez (coordinador) y Armando	Archivado

	Transmilenio con la actualización de herramientas compatibles con el sistema NFC en la ciudad de Bogotá	Gutiérrez González	
--	---	--------------------	--

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

3. JUSTIFICACIÓN

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

El Gobierno de España en conjunto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha sido líder en el proceso de pago en el transporte público sin contacto, siendo reconocido como uno de los más avanzados en el continente europeo, después del Reino Unido. El proyecto llamado TESC (Tarjeta Española Sin Contacto) constituye una herramienta que facilita la interoperabilidad y moderniza el uso del Sistema de Transporte Público.

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

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

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

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

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

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

La adopción de políticas públicas que permitan el pago del servicio de transporte público a través de NFC con dispositivos móviles es crucial en la actualidad. En primer lugar, esta medida fomenta la inclusión financiera al facilitar el acceso a un medio de pago seguro y conveniente para un mayor número de personas. Al permitir el uso de dispositivos móviles para pagar el transporte público, se eliminan barreras como la necesidad de contar con efectivo o tarjetas físicas, lo que beneficia a aquellos que no tienen acceso a servicios bancarios tradicionales. Empero desmejora la accesibilidad al sistema de transporte público en este caso de la ciudad de Bogotá D.C de las personas que ya están inmersas en el sistema financiero.

Además, la implementación de pagos NFC en el transporte público contribuye a la modernización y eficiencia del sistema. Al reducir el tiempo de espera en las filas para comprar boletos o recargar tarjetas, se agiliza el proceso de abordaje de los usuarios, lo que a su vez puede disminuir la congestión en las estaciones y mejorar la puntualidad de los servicios. Esto se traduce en una experiencia de viaje más cómoda y satisfactoria para los usuarios, lo que a su vez puede aumentar la demanda de transporte público y reducir la congestión vehicular en las ciudades.

Otro aspecto relevante es la sostenibilidad ambiental. Al fomentar el uso de tecnologías como el NFC para el pago del transporte público, se promueve un modelo de movilidad más ecológico al reducir la necesidad de utilizar tarjetas plásticas. Esto contribuye a la reducción de residuos y alineamiento con los objetivos de desarrollo sostenible, lo que es fundamental en la lucha contra el cambio climático y la contaminación.

Por último, la adopción de políticas públicas que permitan el pago NFC en el transporte público puede impulsar la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector. Al abrir la puerta a nuevas formas de pago y colaboraciones con empresas de tecnología, se pueden explorar oportunidades para mejorar la experiencia del usuario, implementar sistemas de información en tiempo real y desarrollar soluciones personalizadas que se adapten a las necesidades de los usuarios. En resumen, la adopción de estas políticas no solo beneficia a los usuarios sino a la Administración por cuanto permitiría que un mayor número de personas puedan tener un acceso celero al sistema ello en razón de que no necesitarían de la compra de una tarjeta y posteriormente recargarla para ingresar al sistema de transporte público de la ciudad.

3. MARCO LEGAL

De orden internacional

Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

El Objetivo 11 pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Las ciudades representan el futuro del modo de vida global. La población mundial alcanzó los 8000 millones de personas en 2022, de las cuales más de la mitad viven en zonas urbanas. Se prevé que esta cifra aumente y que para 2050 el 70 % de la población vivirá en ciudades. Aproximadamente 1100 millones de personas viven actualmente en barrios marginales, o en condiciones similares en las ciudades, y se espera que en los próximos 30 años haya 2000 millones más.

Sin embargo, muchas de estas ciudades no están preparadas para esta rápida urbanización, y el desarrollo de la vivienda, las infraestructuras y los servicios se ve superado, lo que provoca un crecimiento de los barrios marginales.

El crecimiento urbano descontrolado, la contaminación atmosférica y la escasez de espacios públicos abiertos persisten en las ciudades.

Desde la implementación de los ODS en 2015 se han realizado grandes progresos y, a día de hoy, el número de países con estrategias nacionales y locales de reducción del riesgo de catástrofes se ha duplicado. No obstante, siguen existiendo problemas y, en 2022, solo la mitad de la población urbana mundial tenía acceso al transporte público.

Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles

De orden Constitucional

El Objetivo 12 pretende garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles, algo fundamental para sostener los medios de subsistencia de las generaciones actuales y futuras.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

Artículo 12

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.

De orden Constitucional

Artículo 2: “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución

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

De orden Nacional

DECRETO 170 DE 2001

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

LEY 1383 DE 2010. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

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

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

(...) Los Gobernadores y los Alcaldes.

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

Del orden Distrital**DECRETO 831 DE 1999**

Artículo 1º.- Objetivo General. *Las competencias y funciones que se reglamentan por medio (Sic) este Decreto, tienen por finalidad garantizar la eficiencia, eficacia, economía y continuidad en la prestación del servicio público esencial masivo de pasajeros, en la modalidad terrestre automotor, en el Distrito Capital y su área de influencia a cargo de TRANSMILENIO S.A., bajo la coordinación institucional de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como máxima autoridad rectora del tránsito y transporte del Distrito y Autoridad Única de Tránsito.*

DECRETO 113 DE 2003

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

DECRETO 115 DE 2003

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

ACUERDO 239 DE 2006

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

DECRETO 319 DE 2006

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

DECRETO 486 DE 2006

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

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

ACUERDO 04 DE 2007

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

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

ACUERDO 505 DE 2007

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

DECRETO 156 DE 2011

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

ACUERDO 484 DE 2011

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

DECRETO 86 DE 2012

Artículo 1º.- *Ordenar a la Secretaría Distrital de Movilidad y a Transmilenio S.A., con apoyo del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, convocar dentro del mes siguiente a la expedición del presente decreto, a los usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo y colectivo de pasajeros en cada una de las localidades de la ciudad y teniendo en cuenta las rutas de prestación del servicio, para la conformación de los Comités de Desarrollo y Control Social, creados mediante el Acuerdo 239 de 2006, con observancia de lo dispuesto en el mismo.*

DECRETO 429 DE 2012

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

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

DECRETO 672 DE 2018

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

Artículo 2. Funciones.

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

2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

(...)

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

(...)

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

Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024

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

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de ciclo parqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y (iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

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

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

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

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

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

En Bogotá, según la Encuesta de Movilidad del 2019, en la ciudad y municipios aledaños se realizan más de 16 millones de viajes diarios, de los cuales, 4,9 millones se realizan en transporte público (Alcaldía Mayor de Bogotá). La alta demanda del Sistema de Transporte Público, además de, la implementación de la nueva troncal de la Avenida Carrera 68, la construcción de la primera línea Metro, la modernización de la flota de buses, entre otras más acciones que se han venido adelantando y se tienen previstas en la ciudad se convierten en un mayor reto para la movilidad inteligente de la ciudad.

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

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 903 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA MODERNIZAR EL SISTEMA DE RECAUDO DE LAS TAQUILLAS DE TRANSMILENIO CON LA ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS COMPATIBLES CON EL SISTEMA NFC EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA

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

ARTÍCULO 2. MÉTODOS DE PAGO SIN CONTACTO A IMPLEMENTAR.

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

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

ARTÍCULO 3. LINEAMIENTOS.

- A. Asegurar el funcionamiento del lector, que actualmente está en funcionamiento en el ingreso a las tanqueras del Sistema de Transporte Masivo como en el Sistema Integrado de Transporte Público, tanto en la tarjeta Tu Llave como la tecnología NFC para el recaudo de la tarifa del pasaje.
- B. Garantizar los 110 minutos para realizar transbordo entre el Sistema de Transporte Público de la ciudad.

C. Garantizar la continuidad del uso de la tarjeta Tu Llave para aquellos usuarios que no cuenten con un dispositivo inteligente o que no deseen usar un dispositivo inteligente.

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

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

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

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

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

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

Transport for London. (s.f.). *Transport For London*. Obtenido de Contactless and mobile pay as you go: <https://tfl.gov.uk/fares/how-to-pay-and-where-to-buy-tickets-and-oyster/pay-as-you-go/contactless-and-mobile-pay-as-you-go>
Mastercard.co. (1 de febrero de 2021).

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

PROYECTO DE ACUERDO No 904 DE 2025

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA INCENTIVAR LA TRANSFORMACIÓN DE TECHOS Y FACHADAS TRADICIONALES POR TECHOS VERDES, CUBIERTAS REFLECTIVAS Y/O JARDINES VERTICALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto incentivar tanto a las unidades residenciales como a las empresas a transformar los techos y fachadas tradicionales por techos verdes, cubiertas reflectivas y/o jardines verticales bioclimáticos en la ciudad de Bogotá.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Hoy en día, la forma en que construimos y organizamos nuestras ciudades contribuye al incremento generalizado de la temperatura en las ciudades. Conocido internacionalmente como “*Urban Heat Island*”, las ciudades presentan acrecentamientos de 5 a 9 grados centígrados a comparación de las zonas rurales, y entre los factores identificados que intensifican el calor urbano están: (i) la pérdida de espacio verde y árboles, (ii) diseño urbano que impide el flujo del viento natural, (iii) el uso de materiales oscuros usados en construcciones y/o pavimentos, (iv) y el calor perdido generado por unidades de aire acondicionado, refrigeración, industria, vehículos, entre otros (C40 Cities, 2019).

Según el C40 (2019), 3 de cada 5 ciudades o el 60% de las ciudades que hacen parte del grupo, percibieron un alarmante aumento del calor urbano o también llamado “*Urban Heat Island Effect*”. Por esta razón, C40 y “*Global Cool Cities Alliance*” están trabajando de la mano con 21 ciudades a través de la “Red de Ciudades Frías”, el cual tiene como objetivo diseñar e implementar soluciones para promover la sostenibilidad, disminuyendo los niveles de temperatura urbana, así como, compartir sus experiencias de refrigeración en ciudades.

El C40 (2019) recalca que los techos cubren cerca del 20-25% de la superficie urbana, el cual define los techos verdes “como un paisaje con vegetación construido a partir de una serie de capas que son instaladas en la superficie de un techo”. Además de los techos verdes, existen otras tecnologías disponibles a lo largo del mundo que ayudan a mitigar “*Urban Heat Island*” en las ciudades, tales como, “*cool roofs*”, “*cool paving*”, “*parks and other green landscapes*”, entre otros.

Como parte de la experiencia de C40 (2019), la organización ha compartido los principales beneficios y resultados de la implementación de acciones de refrigeración en las ciudades. El resultado más importante y notorio en ciudades norteamericanas ha sido la disminución de 2 a 4 grados centígrados durante la temporada de verano. Además de, resistencia a las muertes relacionadas con el calor, mejoramiento del aire, mejoramiento de sensación térmica, disminución del pico de demanda eléctrica y reducción en la emisión de Gases Efecto Invernadero (GEI).

Asimismo, el efecto isla de calor puede ser mitigado si en la edificación construida se implementan prácticas que eviten el aumento de la temperatura; éstas pueden ser techos verdes, o cubiertas que cuenten con materiales reflectivos o claros. Estas estrategias permitirán que la radiación solar no sea absorbida directamente por las cubiertas, y que de esta manera no se genere un aumento de temperatura a nivel de la estratosfera. Igualmente, el uso de dichas estrategias beneficiará las condiciones de temperatura interior, derivando también en menores consumos de energía asociados al enfriamiento de espacios.

Finalmente, es importante resaltar casos de estudio exitosos de ciudades que han implementado programas de refrigeración alrededor del mundo. En Toronto, en el año 2009, el “*Eco-Roof Incentive Programme*”, fomentó la construcción de techos verdes por parte de los propietarios de los edificios. El programa financió materiales para que los propietarios implementaran techos verdes y techos frescos, entre las construcciones se encuentran edificios residenciales, industriales, comerciales e institucionales, así como nuevas edificaciones. Como principal resultado, el programa ha evitado 106 toneladas de Gases Efecto Invernadero (GEI) y estableció 233.000 m² de espacios ecológicos. El programa es autosuficiente ya que funciona con fondos provenientes de desarrolladores de la política de pago “*Green Roof Bylaw*” (C40 Cities, 2019).

Además de este, se han implementado otros programas como “The New York °CoolRoofs Programme”, “Growing Green Guide” en Melbourne, “*Naure Conservation Ordinance*” y “*Thermal-barrier Coating and Water-retentive Pavement*” en Tokio, todos los programas implementaron diferentes estrategias, pero cada uno de estos coincidían con la consecución del objetivo principal de refrigeración urbana y sostenibilidad ambiental (C40 Cities, 2019).

Por otra parte, en la ciudad de Bogotá, la Secretaría Distrital de Ambiente enlista los múltiples beneficios ambientales, sociales y económicos de la implementación de estas tecnologías arquitectónicas sustentables en el territorio.

Beneficios ambientales

- Retienen el agua lluvia.
- Permiten aprovechar residuos orgánicos.
- Mitigan el efecto isla de calor.
- Reutilizan y reciclan materiales.
- Aumentan el área verde para la promoción de la biodiversidad.
- Absorben el ruido.
- Generan conectividad con la estructura ecológica principal.
- Cumplen servicios ecosistémicos.
- Aumentan el área verde de la ciudad.
- Capturan carbono durante el día.

Beneficios sociales

- Mejoran el paisaje urbano.
- Aumentan el área verde de la ciudad.
- Generan jardines consumibles.
- Brindan sensación de bienestar.
- Mejoran la calidad de vida.
- Generan un espacio de intercambio de saberes e intercambio tecnológico.
- Activan los sentidos olfativos, táctiles y visuales.
- Son sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.

Beneficios económicos

- Mantienen la comodidad térmica al interior de las edificaciones, evitando el uso de calefactores.
- Valorizan el predio.
- Optimizan espacios para la agricultura urbana.
- Permiten integrarse con sistemas de aprovechamiento de agua lluvia, ahorrando consumo de agua.
- Generan puntaje en el reconocimiento en el programa Bogotá Construcción Sostenible.

Además de esto, en la página web de la Secretaría Distrital de Ambiente, se ha venido implementando la campaña “ *Una piel natural para Bogotá*” la cual busca brindar asesorías y capacitaciones gratuitas a aquellas entidades que deseen implementar tecnologías ecoambientales, como techos verdes y jardines verticales en edificaciones. El sitio web cuenta con la opción de leer e interactuar con: (i) Catálogo de especies vegetales, (ii) Guía práctica de infraestructura vegetada y (iii) Visor geográfico, tres herramientas muy valiosas para el público en general (Secretaría Distrital de Ambiente, s.f.).

(i)Catálogo de especies vegetales

Fichas técnicas



Catálogo de especies vegetales

Techos verdes y jardines verticales



SECRETARÍA DE AMBIENTE

BOGOTÁ

Abutilón	Acanto	Anturio rojo	Árbol de jade
Azalea	Azucena blanca	Batallita	Begonia pichon big
Begonia piel de sapo	Bella a las once	Bergenia	Boca de oescado
Boldo falso	Borraja	Cacto de tiesto	Calanchoe pumila
Caléndula	Canelón	Capuchina	Carretón
Cebollín	Cinta	Calavellina	Collar de reina
Fitonia	Gazania	Granizo	Hebe
Helecho azul	Helechon boston	Helecho cuerno de arce	Helecho esparrágo

Helecho lágrima de bebé	Helecho peine	Hiedra pequeña	Higuera trepadora
Incienso	Lengua de suegra	Lirio azul	Millonaria
Mostrera	Nomeolvides	Pie de canguro amarillo	Photos
Rea	Repolla	Rocío	Ruda
Salvia	Sietecueros mexicano	Toronjil	Trébol rojo
Uña de gato	Vinca	Zebrina	

(Secretaría Distrital de Ambiente, 2021)

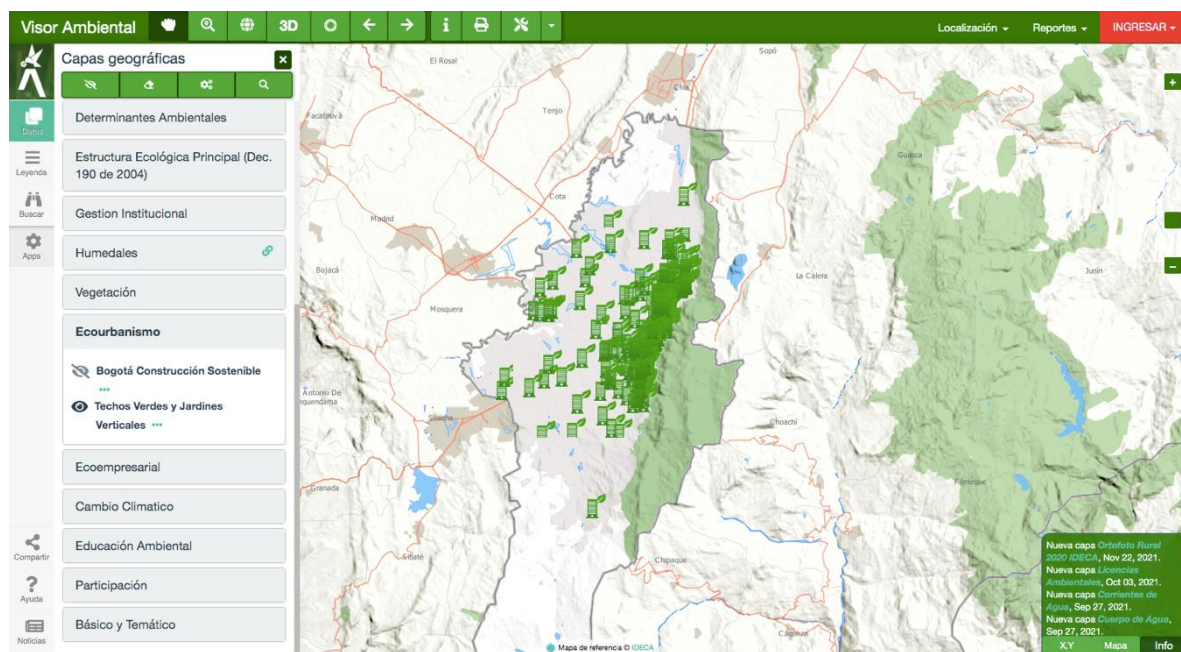
(ii) Guía práctica de infraestructura vegetada



Establece los lineamientos y recomendaciones necesarias a tener en cuenta en los proyectos en etapa de diseño y operación, en espacio público y privado, brindando el acompañamiento técnico necesario para el adecuado funcionamiento de ese tipo de tecnologías ambientales. La guía comprende 2 partes fundamentales: El primer capítulo corresponde a techos verdes y el segundo capítulo a los jardines verticales.

Por un lado, en el apartado de “Techos verdes” se pueden encontrar los requerimientos necesarios, componentes (activos, estables y auxiliares), componentes funcionales, funciones básicas del sistema, tipologías, material vegetal, aspectos técnicos, tecnologías de techos y mantenimientos de techos. Por otro lado, en “Jardines verticales” también se encuentran los componentes (activos, estables y auxiliares), además de, clasificación de sistemas, conformación, riego básico, tipologías, sistemas, tecnologías y mantenimiento (Secretaría Distrital de Ambiente, 2021).

(iii) Visor geográfico



El objeto geográfico identifica la localización de proyectos que implementan un tipo de techos verdes y/o jardines verticales, en el área urbana de la ciudad de Bogotá D.C. La implementación de tecnologías arquitectónicas sustentables, como techos verdes y jardines verticales, está regida por el acuerdo número 418 de 2009 del Concejo de Bogotá D.C. (...) Temáticamente da cuenta de la posición geográfica de proyectos públicos y privados que cuentan con este tipo de infraestructura vegetada.

El objeto geográfico presenta los siguientes atributos: Nombre del Proyecto, área en metros cuadrados, localidad, dirección, tipo de infraestructura y chip catastral. Asociado al sistema de referencia de coordenadas planas cartesianas para Bogotá en datum Magna-Sirga (Secretaría Distrital de Ambiente, 2021).

3. MARCO LEGAL

Del nivel Constitucional

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

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

Artículo 300. Corresponde a las Asambleas Departamentales por medio de ordenanzas: (...) 2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación, y el desarrollo de sus zonas de frontera.

Del nivel nacional

LEY 99 DE 1993.

ARTÍCULO I.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

3. Las políticas de población tendrán en cuenta el derecho de los seres humanos a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

(...)

7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

(...)

12. El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático y participativo.

(...)

14. Las instituciones ambientales del Estado se estructurarán teniendo como base criterios de manejo integral del medio ambiente y su interrelación con los procesos de planificación económica, social y física.

ARTÍCULO 66.- Competencias de Grandes Centros Urbanos. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón (1'000.000) de habitantes ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Además de las licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que les corresponda otorgar para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras dentro del territorio de su jurisdicción las autoridades municipales, distritales o metropolitanas tendrán la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de corrección o mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación.

Del nivel Distrital.

DECRETO 456 DE 2008.

Artículo 1º.- Definición de Plan de Gestión Ambiental. El Plan de Gestión Ambiental es el instrumento de planeación de largo plazo de Bogotá, D.C., en el área de su jurisdicción, que permite y orienta la gestión ambiental de todos los actores distritales con el propósito de que el proceso de desarrollo propenda por la sostenibilidad del territorio distrital y la región.

ACUERDO 391 DE 2009.

ARTÍCULO 1. Objetivo. La Administración Distrital formulará el Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático en los diferentes sectores socioeconómicos y sistemas ecológicos de la ciudad, como estrategia de gestión, planificación y control, que le permita a la ciudad la evaluación de la vulnerabilidad actual, los riesgos climáticos futuros, y la integración de las diferentes acciones de mitigación y adaptación, con el fin de mejorar la calidad de vida y garantizar el desarrollo sostenible de ciudad.

ACUERDO 418 DE 2009.

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital promoverá el urbanismo sostenible mediante el conocimiento, divulgación e implementación progresiva y adecuada de techos, terrazas verdes entre otras tecnologías, en los proyectos inmobiliarios públicos de carácter Distrital y privados nuevos o existentes de la Ciudad, como medida de adaptación y mitigación al cambio climático.

ARTÍCULO 2. La Secretaría Distrital de Planeación en el diseño e implementación del Estándar Único de Construcción Sostenible -EUCS- deberá tener en cuenta la generación de techos o terrazas verdes, entre otras tecnologías.

PARÁGRAFO. Los proyectos de obra o infraestructura que realicen las entidades públicas distritales deberán contemplar dentro de sus diseños la implementación de techos o terrazas verdes o similares.

ARTÍCULO 3. La Secretaría Distrital de Ambiente y el Jardín Botánico José Celestino Mutis, prestarán la asesoría y el soporte técnico cuando sea necesario sobre las diversas especies vegetales recomendadas, sustratos, nutrientes y mantenimiento de las coberturas vegetales en los techos o terrazas verdes en la Ciudad.

ARTÍCULO 4. La Secretaría Distrital de Planeación realizará un inventario de proyectos de obra o infraestructura pública, que implemente tecnologías arquitectónicas sustentables, como techos o terrazas verdes.

DECRETO 98 DE 2011.

Artículo 1º.- Definición del Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá. El Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, es el instrumento de planeación a corto y mediano plazo para Bogotá, D.C., que orienta las acciones progresivas de los actores distritales tendientes a la descontaminación del aire de la ciudad, con el propósito de prevenir y minimizar los impactos al ambiente y a la salud de los residentes.

RESOLUCIÓN 6423 DE 2011.

ARTÍCULO PRIMERO. - ADOPTAR- Adóptese la Guía Técnica de Techos Verdes, como una herramienta, que establecerá los requerimientos técnicos y prácticas recomendadas para la correcta aplicación de tecnologías de techos verdes en Bogotá D.C.

ARTÍCULO SEGUNDO. - ASESORÍA- La asesoría y el soporte técnico que se refiere el artículo 3º del Acuerdo Distrital 418 de 2009, estará a cargo de la Subdirección de Eco urbanismo y Gestión Ambiental Empresarial y la Subdirección de Ecosistemas y Ruralidad de la Secretaría Distrital de Ambiente, en coordinación con el Jardín Botánico José Celestino Mutis.

(...)

ARTÍCULO TERCERO. - REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN- La Subdirección de Eco urbanismo y Gestión Ambiental Empresarial y la Subdirección de Ecosistemas y Ruralidad de esta Secretaría tendrán la responsabilidad de la revisión y actualización de la Guía Técnica de Techos Verdes para Bogotá D.C. cada dos (2) años y procurará el mejoramiento de esta herramienta y soporte técnico.

ARTÍCULO CUARTO. - ACTUALIZACIÓN DE INVENTARIOS DE PROYECTOS- La Subdirección de Eco urbanismo y Gestión Ambiental Empresarial de esta Entidad, tendrá la responsabilidad de solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación, anualmente, la actualización de los inventarios de proyectos de obra o infraestructura pública, que cuenten con tecnologías arquitectónicas sustentables como lo son los techos o terrazas verdes. Estos proyectos se publicarán como anexo en la Guía Técnica de Techos Verdes.

RESOLUCIÓN 6524 DE 2011.

Artículo 1º.- Conformar en la Secretaría Distrital de Ambiente el Grupo Interno de Trabajo sobre Cambio Climático, integrado por un equipo interdisciplinario de profesionales de las Direcciones de Planeación y Sistemas de Información Ambiental, Dirección de Gestión Ambiental, Dirección de Control Ambiental, Dirección Legal Ambiental y Dirección de Gestión Corporativa; las Subdirecciones a cargo de cada Dirección citada, y Oficinas Asesora de Comunicaciones y de Participación, Educación y Localidades, designados por el Secretario Distrital de Ambiente.

RESOLUCIÓN 6619 DE 2011.

Revocada por la Resolución de la Secretaría de Ambiente 1305 de 2013.

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Resolución tiene como propósito establecer las características y condiciones mínimas a tener en cuenta para el diseño e implementación de jardines verticales en el Distrito Capital como medida de promoción del urbanismo sostenible, de la biodiversidad urbana y como una estrategia para la Adaptación y mitigación frente a la variabilidad y al Cambio Climático.

ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente Resolución establece las características y condiciones para el diseño e implementación de jardines verticales en el perímetro urbano del Distrito Capital.

RESOLUCIÓN 1305 DE 2013.

ARTÍCULO PRIMERO. - Revocar de manera directa la Resolución 6619 del 20 de diciembre de 2011 “Por la cual se establecen las características y condiciones para el diseño e implementación de jardines verticales en el Distrito Capital y se toman otras determinaciones”, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO. - Aclarar que las solicitudes de autorización y registro de instalación de jardines verticales en la ciudad de Bogotá D.C., en los términos de la Resolución 6619 del 20 de diciembre de 2011 se tornan inviables con base en lo expuesto en la parte motiva de la presente Resolución.

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO (Ley 1421 de 1993)

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

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

(...)7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

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

5. IMPACTO FISCAL

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

6. CONCLUSIONES

Si bien ya se han adelantado acciones por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente, la implementación de Techos Verdes y Jardines Verticales en la ciudad de Bogotá aún sigue siendo muy débil, en especial, en la zona sur-oriental, sur-occidental y nor-occidental de la ciudad. El Distrito Capital debe fomentar a las unidades residenciales y empresas a implementar estas tecnologías, sensibilizar e informar a la población en general y finalmente con la entidad o entidades correspondientes brindar incentivos económicos a la edificación por adquirir estas infraestructuras.

Cordialmente,

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

PROYECTO DE ACUERDO No 904 DE 2025**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA INCENTIVAR LA TRANSFORMACIÓN DE TECHOS Y FACHADAS TRADICIONALES POR TECHOS VERDES, CUBIERTAS REFLECTIVAS Y/O JARDINES VERTICALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

ACUERDA

ARTÍCULO 1. Objeto. Incentivar tanto a las unidades residenciales como a las empresas a transformar y cambiar los techos y las fachadas tradicionales por techos verdes, cubiertas reflectivas y/o jardines verticales bioclimáticos en la ciudad de Bogotá.

ARTÍCULO 2. Lineamientos. Para cada vigencia, la Secretaría Distrital de Hacienda junto a la Secretaría de Hábitat y la Secretaría de ambiente definirán un incentivo para la implementación de techos verdes, cubiertas reflectivas y/o jardines verticales bioclimáticos en las edificaciones nuevas y usadas de la ciudad de Bogotá.

Este incentivo podrá estar constituido por un descuento en el pago del impuesto predial, un subsidio adicional para la compra de proyectos de viviendas tipo VIS o VIP que incluyan techos verdes, cubiertas reflectivas y/o jardines verticales bioclimáticos, un subsidio adicional para los proyectos de mejoramiento de vivienda que incluyan techos verdes, cubiertas reflectivas y/o jardines verticales bioclimáticos, o cualquier otro incentivo que la administración considere eficiente de acuerdo con la capacidad fiscal del distrito en cada vigencia.

ARTÍCULO 3. Entidades Coordinadoras. Las entidades encargadas de llevar a cabo la implementación y control de los beneficios son: la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Planeación, la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. De acuerdo a su misionalidad y competencias.

ARTÍCULO 4. Plazo. Se fija un plazo no mayor a 12 meses para que las Entidades Distritales encargadas dicten los demás lineamientos que se hagan necesarios para su aprobación.

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Referencias

C40 Cities. (2019). *Good Practice Guide: Cool Cities*. Retrieved from Global Platform for Sustainable Cities : <https://www.thegpsc.org/knowledge-products/environment/good-practice-guide-cool-cities-english>

Secretaría Distrital de Ambiente. (n.d.). *Secretaría de Ambiente*. Retrieved from Techos verdes y jardines verticales : <https://www.ambientebogota.gov.co/es/web/sda/techos-verdes-y-jardines-verticales>

Secretaría Distrital de Ambiente. (2021). *Secretaría de Ambiente* . Retrieved from Catálogo de Especies Vegetales: Techos verdes y jardines verticales : <https://www.ambientebogota.gov.co/documents/10184/411743/CATALOGO+DE+ESP+ECIES+VEGETALES+2021.pdf/1ff84016-3884-4ab9-a9d9-879e4e7a7ce7>

Secretaría Distrital de Ambiente. (2021). *Secretaría de Ambiente*. Retrieved from Guía Práctica. Infraestructura Vegetada: <https://www.ambientebogota.gov.co/documents/10184/411743/Gu%C3%ADa+Tecnica+Infraestructura+Vegetada+2021.pdf/077e3693-e9ff-4f8f-b506-9effa7b57494>

Secretaría Distrital de Ambiente. (2021). Retrieved from Visor Geográfico Ambiental: <https://visorgeo.ambientebogota.gov.co/?lon=-74.088180&lat=4.661370&z=11&l=5:1|95:1>