



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

AÑO II N°. 4162 DIRECTORA: ELIAS APONTE BUSTAMANTE (E). MARZO 24 DEL AÑO 2026

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

**PROYECTO DE ACUERDO N° 244 DE 2026 PRIMER DEBATE** “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL SISTEMA DISTRITAL DE PREVENCIÓN, ATENCIÓN DE RIESGOS PARA LA SEGURIDAD Y BIENESTAR DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....

4867

## **PROYECTO DE ACUERDO No 244 DE 2026**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL SISTEMA DISTRITAL DE PREVENCIÓN, ATENCIÓN DE RIESGOS PARA LA SEGURIDAD Y BIENESTAR DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

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

Crear el Sistema Distrital de Prevención y Atención de Riesgos en el Transporte Público, orientado a fortalecer la seguridad, la convivencia y la protección integral de los usuarios, mediante acciones preventivas, mecanismos de atención oportuna y articulación interinstitucional.

#### **2. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA.**

##### **1. Constitución Política de Colombia**

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

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

**Artículo 24. Libertad de locomoción**

“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.”

**2. Decreto Ley 1421 de 1993** (*Estatuto Orgánico de Bogotá*)**Artículo 12. Atribuciones del Concejo**

“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.

**3. Leyes de la república:****3.1 Ley 105 de 1993 Artículo 3. Principios del transporte público**

“El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. **Del acceso al transporte:** el cual implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
2. **Del carácter de servicio público del transporte:** la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
3. **De la colaboración entre entidades:** los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.
4. **De la participación ciudadana:** todas las personas podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte.”

**3.2 Ley 1801 de 2016** (*Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana*)**Artículo 146. Comportamientos contrarios a la convivencia en sistemas de transporte**

“Son comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros:

5. Agredir, empujar o irrespetar a las demás personas durante el acceso, permanencia o salida de estos.

10. Poner en peligro la seguridad operacional de los sistemas de transporte (...) mediante comportamientos tales como:

F) Resistirse a los procesos de seguridad en los filtros de los sistemas de transporte público;

G) Introducir elementos o sustancias que puedan poner en peligro la salud de los pasajeros.

11. Perturbar la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto molesto.

12. Realizar actos obscenos que afecten la convivencia.

**Parágrafo 2:** Las empresas que presten el servicio público de transporte masivo deberán implementar cámaras de vigilancia dentro de los vehículos destinados a la prestación del servicio.”

### **3.3 Ley 1257 de 2008** (*Prevención y sanción de la violencia contra la mujer*)

#### Artículo 7. Derechos de las mujeres

“Las mujeres tienen derecho a una vida digna, a la integridad física, sexual y psicológica, a la intimidad, a no ser sometidas a tortura o tratos crueles, a la igualdad real y efectiva, a la libertad y autonomía, al libre desarrollo de la personalidad y a la seguridad personal.”

#### Artículo 8. Derechos de las víctimas

“Toda víctima de alguna de las formas de violencia previstas en la presente ley tiene derecho a:

a) Recibir atención integral a través de servicios con cobertura suficiente, accesible y de la calidad.

b) Recibir orientación, asesoramiento jurídico y asistencia técnica legal con carácter gratuito, inmediato y especializado.

c) Recibir información clara, completa y oportuna.

g) Recibir asistencia médica, psicológica y forense especializada e integral.

h) Acceder a mecanismos de protección.

i) La verdad, la justicia, la reparación y garantías de no repetición.”

### 3.4. Ley 489 de 1998 (*Organización y funcionamiento de la administración pública*)

#### Artículo 3. Principios de la función administrativa

“La función administrativa se desarrollará conforme a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad (...)

Las autoridades administrativas deberán coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.”

#### 4. Bloque de constitucionalidad.

- **4.1 Sentencia C-366 de 1996** “Los concejos municipales están facultados para dictar normas necesarias para la adecuada prestación de los servicios públicos en su jurisdicción, siempre que no invadan competencias de otras autoridades.”
- **4.2 Sentencia T-406 de 1992** “La seguridad es un presupuesto esencial para el ejercicio de los derechos fundamentales y para la convivencia pacífica.”
- **4.3 Sentencia C-251 de 2002** “El Estado tiene la obligación de adoptar medidas razonables y proporcionales para prevenir riesgos que afecten la vida e integridad de las personas.”

## JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

### La seguridad como desafío estructural en Bogotá

La seguridad ciudadana en Bogotá se ha consolidado como el principal desafío estructural de la ciudad, trascendiendo su carácter tradicional de problemática sectorial para convertirse en una preocupación transversal que impacta directamente la calidad de vida, la movilidad, la economía urbana y la confianza institucional.

De acuerdo con pronunciamientos de la Personería de Bogotá, la inseguridad ha dejado de ser una preocupación periférica para convertirse en **el principal clamor de la ciudadanía**, lo que refleja no solo un aumento en ciertos delitos, sino una transformación profunda en la percepción colectiva frente al entorno urbano.

Este fenómeno no es reciente. Durante los últimos años, la ciudad ha experimentado fluctuaciones importantes en los indicadores de criminalidad, particularmente en delitos de alto impacto como el hurto a personas, que ha llegado a presentar incrementos significativos en distintos periodos. En algunos momentos críticos, se ha estimado la ocurrencia de un hurto cada pocos minutos, lo que evidencia la magnitud del fenómeno y su carácter cotidiano.

En este contexto, la seguridad no puede ser abordada únicamente desde una perspectiva reactiva o de control, sino que requiere un enfoque integral, preventivo y estructural que permita intervenir los principales escenarios donde se materializa el riesgo.

### **Dimensión cuantitativa del problema de seguridad**

El diagnóstico de seguridad para Bogotá, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), permite dimensionar con claridad la magnitud del problema.

Para el año 2025, la ciudad registró:

- 123.364 casos de hurto a personas
- 48.816 casos de violencia intrafamiliar
- 21.132 casos de lesiones personales
- 8.861 delitos sexuales

Estas cifras no solo evidencian altos niveles de criminalidad, sino que permiten identificar patrones estructurales. En particular, el hurto a personas se consolida como el delito de mayor incidencia, afectando de manera directa la cotidianidad de los ciudadanos.

Este tipo de delito tiene características específicas:

- Ocurre en espacios de alta circulación
- Se presenta de forma reiterada
- Genera alto impacto en la percepción de seguridad

A su vez, delitos como las lesiones personales y la violencia basada en género reflejan dinámicas de convivencia que también se manifiestan en espacios públicos de interacción masiva.

### **La percepción de inseguridad: una crisis de confianza**

Más allá de las cifras objetivas, uno de los elementos más críticos del panorama actual es la percepción de inseguridad.

Diversos informes coinciden en que más del **60% de los ciudadanos se sienten inseguros en Bogotá**, lo que posiciona este indicador como uno de los más altos en los últimos años.

Este dato es fundamental porque evidencia una desconexión entre:

- Los esfuerzos institucionales
- La experiencia cotidiana del ciudadano

La percepción de inseguridad tiene efectos concretos:

- Reduce el uso del transporte público
- Aumenta el uso de transporte informal o particular
- Genera estrés y deterioro en la salud mental
- Debilita la confianza en las instituciones

En otras palabras, incluso cuando algunos indicadores mejoran, si el ciudadano no percibe cambios reales en su entorno inmediato, la política pública pierde efectividad.

### **El transporte público como escenario crítico de inseguridad**

El sistema de transporte público de Bogotá constituye uno de los principales escenarios de interacción urbana, movilizándolo diariamente a millones de ciudadanos. Esta característica lo convierte, simultáneamente, en un eje fundamental de la movilidad y en un punto crítico de concentración del riesgo.

Existen tres factores que explican esta situación:

- **Alta concentración de usuarios**

El transporte público agrupa grandes volúmenes de personas en espacios reducidos, especialmente en horas pico. Esta condición facilita la ocurrencia de delitos como el hurto mediante modalidades como el “cosquilleo”, así como situaciones de acoso y agresión.

- **Tipología del delito predominante**

El hurto a personas, principal delito en la ciudad, encuentra en el transporte público un entorno propicio debido a:

- La aglomeración
- La movilidad constante
- La dificultad de control inmediato

- **Violencias invisibilizadas**

El transporte público también es escenario de violencias que no siempre son denunciadas, como:

- Acoso sexual
- Violencia psicológica

- Intimidación

Estas situaciones afectan de manera desproporcionada a mujeres, jóvenes y población vulnerable.

### **Avances institucionales y sus limitaciones**

Es importante reconocer que la ciudad ha implementado diversas estrategias para mejorar la seguridad en el transporte público, incluyendo operativos policiales, incremento de vigilancia y uso de tecnología.

Algunas cifras muestran reducciones cercanas al **30% en ciertos delitos dentro del sistema**, lo cual evidencia avances institucionales relevantes.

Sin embargo, estos resultados presentan limitaciones importantes:

- No han logrado reducir significativamente la percepción de inseguridad
- No han eliminado la recurrencia del delito
- Se concentran en acciones reactivas más que preventivas

Adicionalmente, el número de capturas y operativos no siempre se traduce en una disminución estructural del problema, lo que sugiere la necesidad de revisar el enfoque actual.

### **Problema estructural: predominio de un enfoque reactivo**

Uno de los principales hallazgos del análisis es que el modelo de seguridad vigente está centrado principalmente en la reacción:

- Operativos policiales
- Capturas
- Controles

Si bien estas acciones son necesarias, resultan insuficientes para abordar un problema de carácter estructural.

La evidencia demuestra que:

- El delito se adapta a los controles
- La intervención ocurre después del hecho
- No se reducen las condiciones que generan riesgo

Por lo tanto, se hace necesario migrar hacia un modelo que priorice la prevención, la anticipación y la gestión del riesgo.

### **Necesidad de un enfoque preventivo y sistémico**

Frente a este panorama, se hace evidente la necesidad de implementar un enfoque distinto, basado en:

- Identificación anticipada de riesgos
- Intervención sobre factores estructurales
- Coordinación interinstitucional
- Participación ciudadana

El transporte público, por su carácter estratégico, debe convertirse en un eje central de esta transformación.

Intervenir este sistema no solo permite mejorar la seguridad en un espacio específico, sino generar efectos positivos en toda la dinámica urbana.

### **Justificación de la creación del Sistema Distrital**

El presente Proyecto de Acuerdo propone la creación de un **Sistema Distrital de Prevención y Atención de Riesgos en el Transporte Público**, como una respuesta estructural a las problemáticas identificadas.

Este sistema permitirá:

1. Articulación institucional: Coordinar acciones entre entidades responsables de seguridad, movilidad y operación del sistema.
2. Prevención del delito: Implementar herramientas que permitan anticipar y reducir la ocurrencia de hechos delictivos.
3. Fortalecimiento de la atención: Garantizar respuestas oportunas y eficaces frente a situaciones de riesgo.
4. Uso de tecnología: Aprovechar sistemas de monitoreo, alerta y análisis de información.
5. Enfoque diferencial: Proteger especialmente a poblaciones vulnerables.

### **Impacto esperado del proyecto**

La implementación del Sistema Distrital tendrá impactos directos en:

- Reducción del hurto en el transporte público
- Disminución de violencias y agresiones
- Mejora en la percepción de seguridad
- Incremento en el uso del transporte público
- Fortalecimiento de la confianza institucional

Adicionalmente, contribuirá a una ciudad más ordenada, sostenible y equitativa.

Bogotá enfrenta una situación de seguridad compleja, caracterizada por altos niveles de criminalidad, una percepción ciudadana deteriorada y un modelo de intervención que requiere ajustes estructurales.

El transporte público, como uno de los principales escenarios de interacción urbana, se convierte en un punto estratégico para intervenir esta problemática.

El presente Proyecto de Acuerdo no solo responde a una necesidad evidente, sino que plantea una solución estructural, moderna y viable, orientada a transformar la manera en que se aborda la seguridad en la ciudad.

En este sentido, su aprobación representa un paso fundamental hacia la construcción de una Bogotá más segura, confiable y preparada para enfrentar los desafíos de la movilidad urbana contemporánea.

## **IMPACTO FISCAL**

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

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

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

Cordialmente,  
**MARCO ACOSTA RICO**  
Concejal de Bogotá  
Colombia Justa Libres

## **PROYECTO DE ACUERDO No 244 DE 2026**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL SISTEMA DISTRITAL DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE RIESGOS PARA LA SEGURIDAD Y BIENESTAR DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

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

### **ACUERDA:**

#### **Artículo 1. Objeto.**

Créase el **Sistema Distrital de Prevención y Atención de Riesgos para la Seguridad y Bienestar de los Usuarios del Sistema de Transporte Público de Bogotá**, como un instrumento de articulación institucional orientado a fortalecer la seguridad, la convivencia y la protección integral de los usuarios, mediante la implementación de acciones preventivas, mecanismos de atención oportuna y estrategias de coordinación interinstitucional.

#### **Artículo 2. Ámbito de aplicación.**

El presente Acuerdo será aplicable a todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, incluyendo el sistema troncal, zonal, alimentador y demás modalidades que lo integren.

#### **Artículo 3. Principios.**

El Sistema Distrital de Prevención y Atención de Riesgos para la Seguridad y Bienestar de los Usuarios del Sistema de Transporte Público de Bogotá se regirá por los siguientes principios:

**a) Prevención:** Orientación prioritaria hacia la identificación, análisis y mitigación anticipada de riesgos que puedan afectar la seguridad y convivencia en el sistema de transporte público, mediante acciones oportunas y estrategias integrales.

**b) Protección al usuario:** Garantía de condiciones que salvaguarden la integridad física, psicológica y la dignidad de los usuarios, promoviendo entornos seguros durante el acceso, permanencia y salida del sistema.

**c) Coordinación interinstitucional:** Articulación efectiva entre las entidades distritales y actores del sistema, en el marco de sus competencias, para optimizar recursos, evitar duplicidades y fortalecer la respuesta institucional.

**d) Participación ciudadana:** Promoción de la intervención activa de los usuarios en la prevención del delito y la mejora del sistema, a través de mecanismos de reporte, seguimiento y retroalimentación.

**E) Eficiencia administrativa:** Uso adecuado, racional y coordinado de los recursos institucionales disponibles, garantizando que las acciones implementadas generen el mayor impacto posible en la seguridad del sistema.

**F) Uso adecuado de la tecnología:** Implementación y aprovechamiento de herramientas tecnológicas para la prevención, monitoreo y atención de incidentes, asegurando su interoperabilidad y utilidad en la toma de decisiones.

#### **Artículo 4.** Integración del Sistema.

El Sistema Distrital de Prevención y Atención de Riesgos estará integrado por:

- a) TransMilenio S.A.
- b) Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
- c) Secretaría Distrital de Movilidad
- d) Operadores del Sistema Integrado de Transporte Público
- e) Las demás entidades distritales que, en el marco de sus competencias, determine la Administración Distrital

Parágrafo. La participación de las entidades se realizará conforme a sus funciones legales, sin que el presente Acuerdo implique modificación de sus competencias.

#### **Artículo 5.** Lineamientos del Sistema.

Las entidades que integran el Sistema, en el marco de sus competencias, deberán orientar sus actuaciones a:

- a) La prevención de conductas que afecten la seguridad y convivencia en el transporte público.
- b) El fortalecimiento de los mecanismos de atención y respuesta ante situaciones de riesgo.
- c) La promoción de la cultura ciudadana y la corresponsabilidad.
- d) La protección de poblaciones vulnerables, en especial mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
- e) El uso y fortalecimiento de herramientas tecnológicas para la prevención y gestión del riesgo.

**Artículo 6.** Estrategias de implementación.

Para el cumplimiento del presente Acuerdo, la Administración Distrital, a través de las entidades competentes, podrá implementar, entre otras, las siguientes estrategias:

- a) Fortalecimiento de sistemas de alerta temprana y canales de denuncia.
- b) Optimización de los sistemas de video vigilancia y monitoreo en el sistema de transporte público.
- c) Programas de capacitación al personal operativo en atención de emergencias, manejo de riesgos y primeros auxilios.
- d) Desarrollo de campañas pedagógicas orientadas a la prevención del delito y la promoción de la convivencia.
- e) Articulación con las autoridades competentes para mejorar la capacidad de respuesta ante incidentes.

**Artículo 7.** Participación ciudadana.

La Administración Distrital promoverá mecanismos que permitan la participación activa de los usuarios del sistema de transporte público, mediante:

- a) Canales de reporte de incidentes
- b) Espacios de retroalimentación ciudadana
- c) Estrategias de corresponsabilidad en la prevención del delito

**Artículo 8.** Coordinación interinstitucional.

Las entidades que integran el Sistema deberán articular sus acciones de manera coordinada, eficiente y complementaria, en el marco de los principios de la función administrativa establecidos en la ley.

**Artículo 9** Seguimiento y evaluación.

La Administración Distrital presentará al Concejo de Bogotá, dentro del primer semestre de cada año, un informe que contenga:

- a) Avances en la implementación del Sistema
- b) Resultados en materia de seguridad en el transporte público
- c) Indicadores de percepción ciudadana
- d) Acciones de mejora adoptadas

**Artículo 10.** Vigencia.

El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación