



# ANALES DEL CONCEJO

## DE BOGOTÁ, D.C.

### PROYECTOS DE ACUERDO

**AÑO I N°. 2753 DIRECTOR: LUIS ALBERTO DONOSO RINCÓN. ABRIL 11 DEL AÑO 2018**

#### TABLA DE CONTENIDO

**Pág.**

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE ORDENA FORMULAR Y ADOPTAR UN PLAN ESTRATEGICO DE ACCESO A LAS TIC PARA LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	3336
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LOS PARÁMETROS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE DETECCIÓN TEMPRANA Y ATENCIÓN OPORTUNA DE LA ENFERMEDAD DE ALZHEIMER EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	3364
<b>OBJECIONES AL PROYECTO DE ACUERDO N° 596 DE 2017</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	3379

#### **PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2018**

#### **PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE ORDENA FORMULAR Y ADOPTAR UN PLAN ESTRATEGICO DE ACCESO A LAS TIC PARA LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

#### **I. OBJETO.**

Este proyecto de acuerdo busca que la Administración Distrital promueva la difusión, aplicación y uso de las tecnologías de la información y comunicación en el sistema integrado de transporte público de Bogotá como una medida de gestión de demanda, mejorando las condiciones de seguridad a los usuarios de transporte público.

Se propone que la Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A. adopte un Plan Estratégico de acceso a las TIC que facilite al interior de la flota del servicio troncal y zonal, la disposición de tecnologías tales como cámaras de vigilancia, red inalámbrica (Wi-Fi) para acceso sin costo a internet e informadores, entre otros.

La Ley 1341 de 2009 define las tecnologías de la información y las comunicaciones (en adelante TIC), como el conjunto de recursos, herramientas, equipos, programas informáticos, aplicaciones, redes y medios, que permiten la compilación, procesamiento, almacenamiento, transmisión de información como voz, datos, texto, video e imágenes. Este proyecto se presenta por quinta vez en la Corporación, recibiendo ponencias positivas de los Concejales.

Proyecto de Acuerdo	Ponentes	Trámite
P.A 155 de 2017	NO fue sorteado	Archivado
P.A 184 de 2017	Manuel Sarmiento (Ponencia Positiva) Armando Gutiérrez y Pedro Julián López (Ponencia Positiva Conjunta)	Archivado
P.A 397 de 2017	Manuel Sarmiento (Ponencia Positiva) Pedro Javier Santiesteban (Ponencia Positiva)	Archivado
P.A 573 de 2017	María Clara Name - Ponencia positiva. Pedro Javier Santiesteban -Ponencia Positiva.	Archivado
P.A.070 de 2018	Olga Victoria Rubio Cortes –Positiva Positiva David Ballén Hernandez – Ponencia Positiva	Archivado

Fuente: Archivo de la Corporación.

En la versión de los proyectos anteriores, los comentarios de la administración ratificando su posición en los conceptos emitidos en las diferentes versiones.

## II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

En la actualidad las TIC han venido teniendo un papel importante como una herramienta para mejorar el servicio de los sistemas de transporte público en diferentes partes del mundo, disponer de este conjunto de tecnologías ha significado para muchas ciudades prestar un mejor servicio de transporte.

Su uso más común pueden asociarse a una mejor gestión del tráfico o en un control de la operación, como mecanismo de pago mediante un sistema de recaudo tecnificado (tarjetas inteligentes) y son aplicadas por los agentes gestores del Sistema o por los operadores de la flota, lo que en el argot técnico se conoce como Sistema Inteligentes de Transporte-ITS. Sin embargo, los sistemas de transportes urbanos de pasajeros están en mora de desarrollar estrategias para fomentar el uso de las TIC dirigidos y accesibles al usuario.

Nuestra ciudad Bogotá no dispone de herramientas tecnológicas que permitan acercar al usuario a las aplicaciones de manera oportuna en el Sistema Integrado de Transporte Público, compuesto por el servicio troncal, alimentador y zonal.

### a. Organización del Transporte masivo en Bogotá

Bogotá dispone de 17 empresas operadoras, que tienen concesionado el servicio de transporte público masivo de pasajeros.

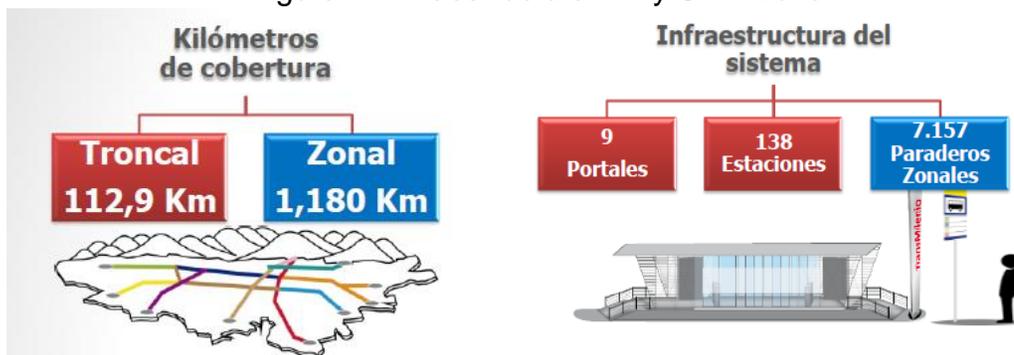
Cuadro 1: Operación Asociada a cada concesionario.

Concesionario	Zona	Portal	Operación Asociada		
			Troncal	Alimentación	Zonal
CONSORCIO EXPRESS	Usaquén		✓	✓	✓
	San Cristóbal		✓	✓	✓
COOBUS	Fontibón		✓	✓	✓
EBOBUS	Suba centro			✓	✓
	Perdomo			✓	✓
ESTE ES MI BUS	Calle 80			✓	✓
	Tintal zona franca			✓	✓
ETIB	Bosa			✓	✓
GMOVIL	Engativá	✓	✓	✓	
MASIVO CAPITAL	Suba oriental			✓	✓
	Kennedy			✓	✓
SUMA	Ciudad Bolívar			✓	✓
TRANZIT	Usme			✓	✓
SI99 S.A.		Usme	✓		
Ciudad Móvil S.A.		Norte	✓		
Express del Futuro S.A.		Calle 80	✓		
Metrobus S.A.		Tunal	✓		
Transmasivo S.A.		Suba	✓		
Connexión Móvil S.A.		Sur	✓		
SOMOS K S.A. (SI02 S.A.)		Americas	✓		
UT Alcapital Fase 2		Suba		✓	

Fuente: Transmilenio S.A.

En ese sentido, más de 4 millones de usuarios se transportan a través de los 112.9 kilómetros de servicio troncal y 1.180 kilómetros de servicio zonal.

Figura 1: Infraestructura TM y SITP zonal



Fuente: Ilustración de Transmilenio S.A.

En muchas ciudades del mundo, los usuarios de los sistemas de transporte urbano demandan un servicio seguro a la hora de movilizarse en la flota disponible de transporte.

Aunque muchos usuarios asocian la calidad con mejorar las rutas y sus frecuencias, buses menos saturados o puntualidad del servicio; es claro que disponer de ciertas TIC entre ellas disponer de Wi-Fi gratuito, videovigilancia e informadores digitales al interior de los buses genera varias ventajas en el comportamiento del usuario.

Por eso, este proyecto de acuerdo busca que Transmilenio S.A. de forma gradual elabore un plan estratégico implemente básicamente este tipo de tecnologías en la flota que transporta diariamente a los bogotanos. Actualmente la ciudad cuenta con 2.003 buses articulados y biarticulados que transportan a los pasajeros en un día hábil.

Cuadro 2: Flota Troncal de buses TM

	<b>Articulados (150 pasajeros)</b>	<b>Biarticulados (250)</b>	<b>Padrones duales (80)</b>	<b>Total</b>
Ciudad Móvil	177	10	-	187
Express del Futuro	191	-	-	191
Metrobus	141	-	-	141
SI 99	253	-	-	253
Conexión Móvil	161	-	-	161
Somos K S.A.	171	-	-	171
Transmasivo S.A.	219	-	-	219
Consortio Express San Cristóbal	48	134	79	261
Consortio Express Usaquén	34	83	129	246
Coobus	-	-	-	0
Gmovil	38	83	54	175
<b>Total</b>	<b>1.433</b>	<b>310</b>	<b>262</b>	<b>2005</b>

Fuente: Transmilenio S.A. –Septiembre 2017

Igualmente, se plantea que en los más de 6 mil buses zonales del SITP zonal, se vaya integrando este tipo de tecnologías en la medida que se va renovando la flota.

Cuadro 3: Flota de buses SITP Zonal

	<b>Bus (19)</b>	<b>Bus (40)</b>	<b>Bus (50)</b>	<b>Bus (80)</b>	<b>Total</b>
San Cristóbal	32	49	385	74	542
Usaquén ZN	80	294	686	287	1347
Calle 80 ZN	77	114	258	185	634
Tintal Zona Franca	97	54	98	70	319
Fontibon	0	0	102	0	102
Perdomo	26	0	24	0	50
Suba Centro	0	0	43	0	43
Bosa ZN	222	78	743	280	1323
Engativá ZN	101	125	646	154	961
Kennedy ZN	36	125	646	154	961
Suba Oriental	5	90	213	56	364
Ciudad Bolívar	116	105	191	193	605
Usme	12	64	471	94	641
<b>Total</b>	<b>804</b>	<b>1122</b>	<b>4259</b>	<b>1508</b>	<b>7693</b>

Fuente: Transmilenio S.A. –Septiembre 2017

Ahora bien, en un día hábil el 45% de las entradas se producen en 20 estaciones (de las cuales 8 son portales).

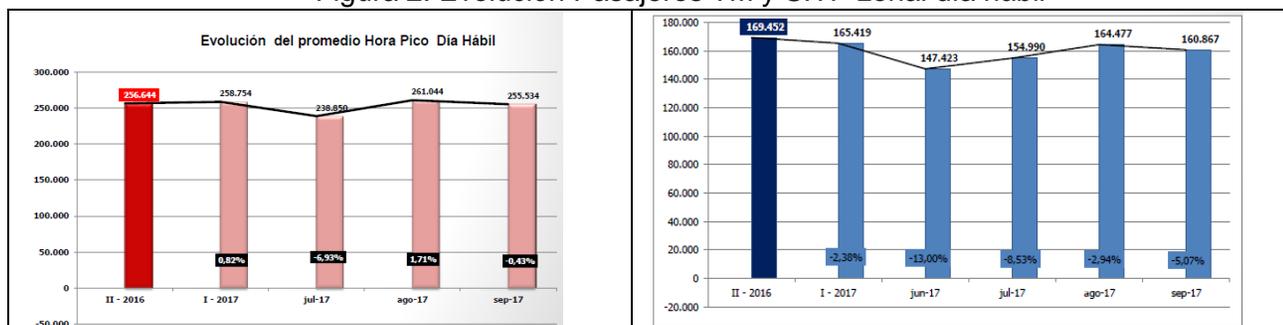
Cuadro 4: Estaciones con mayor número de abordajes de pasajeros

Estación	Entradas Sept 2016	Entradas Septiembre 2017	% del total troncal
Portal Norte	98.362	94.960	4,03%
Portal Américas	93.759	90.923	3.90%
Portal 80	81.169	77.663	3.36%
Portal Suba	79.996	74.137	3.21%
Portal Sur	64.426	67.108	2.84%
Portal El Dorado	60.104	60.359	2.53%
Estación San Mateo	54.113	56.992	2.42%
Portal Tunal	53.377	50.371	2.14%
Av. Jiménez	52.849	40.219	1.70%
Portal Usme	52.104	52.079	2.21%
Banderas	46.702	45.720	1.95%
Calle 100	45.422	46.567	1.90%

Fuente: Durante un día hábil típico de SEPTIEMBRE entraron al sistema 2.358.992 usuarios en las tres fases del componente troncal, Es decir, el 44,49% de las entradas se producen en alrededor de 20 estaciones.

En hora pico de un día hábil se movilizan alrededor de 260.000 usuarios en servicio troncal y 174.763 en servicio zonal, según las cifras reportadas con corte a agosto de 2016.

Figura 2: Evolución Pasajeros TM y SITP zonal día hábil



Fuente: Ilustración de Transmilenio S.A.

## b. Ventajas para el usuario de usar TIC

Difícilmente los más de 2,3 millones de usuarios van a conocer o reportar los inconvenientes de tráfico, incidentes en el servicio y especialmente problemas asociados a la seguridad y convivencia.

El término Wi-Fi hace referencia a un sistema de conexión inalámbrica, dentro de un área determinada, entre dispositivos electrónicos, y frecuentemente para acceso a internet.<sup>1</sup> La videovigilancia es una tecnología de vigilancia visual que combina los beneficios analógicos

<sup>1</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en <http://dle.rae.es/?id=c6ehZd8>

del Circuito Cerrado de Televisión con las ventajas digitales de las redes de comunicación IP, permitiendo la supervisión local y/o remota de imágenes.<sup>2</sup>

Este proyecto traería varias ventajas para los usuarios del Sistema Masivo de Transporte en la ciudad:

- Medida positiva de gestión de demanda de transporte.
- Aumenta la productividad a la hora de usar el servicio público de transporte, porque permite conectarse sin costo con sus compañeros de estudio, trabajo y con su organización.
- Fomenta el turismo.
- Mejora la percepción de seguridad de la flota durante su recorrido porque puede reportar cualquier incidente que ocurra a la hora de movilizarse
- Facilita la lectura, captura y difusión de la información mejorando los tiempos de desplazamiento.

### **b.1- Disponer de Wi-Fi gratuito puede ser una medida positiva en la gestión de demanda del transporte público.**

Un usuario que utilice un bus troncal o zonal y se conecte a una red inalámbrica, permite a la administración distrital mejorar la caracterización de sus usuarios; a través de un registro simple, cuando se inicia la conexión se puede conocer el género, la edad, si estudia o trabaja, tiempo de recorridos, información que puede ser capturada cuando se accede a una red Wi-Fi.

Otro aspecto que mejoraría el acercamiento de los usuarios a la TIC son mejoras asociadas a pantallas informadoras en los buses, que facilite la información online de lo que está ocurriendo en dicho momento durante su desplazamiento.

El Wi-Fi permite también que el usuario cambie su forma de movilizarse en la ciudad, priorizando el transporte público por encima del vehículo particular. En varias ciudades del mundo se ha venido implementando el Wi-Fi en el transporte público urbano.

El ejemplo más destacado se desarrolló en la ciudad de Madrid con la EMT que data del año 2012:

*“En Madrid se realizan cada día cerca de un millón y medio de viajes en autobús. La potenciación del uso del Transporte Público a través de una mejora en la experiencia de desplazamiento en autobús, y facilitar el acceso a la Sociedad de la Información a los ciudadanos, son iniciativas directamente relacionadas con las SmartCities. En este sentido, la experiencia de éxito que se presenta, consiste en la incorporación en toda la flota de autobuses municipales de Madrid de acceso a Internet gratuito para todos los clientes mientras usan el autobús.*

<sup>2</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en: [https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADdeo:vigilancia\\_IP](https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADdeo:vigilancia_IP)

(...) El principal objetivo perseguido ha sido mejorar la experiencia de desplazamiento de los clientes de los autobuses, fomentando su uso, y como consecuencia redundando en una mejora de la movilidad de la ciudad y reducción del coche privado.

(...) La red que explota la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT), sociedad perteneciente en su totalidad al Ayuntamiento de Madrid, se compone de un punto de acceso inalámbrico en los autobuses (router WiFi/GPRS/UMTS/HSPA) orientado al interior del mismo, instalado para prestar los servicios internos de video-vigilancia en los autobuses y de comunicación de los datos de operación y explotación entre los autobuses y los sistemas centrales de la Empresa (servicios internos), al que pueden conectarse los viajeros de cada uno de los 2.100 autobuses de la EMT mediante tecnología WiFi (802.11 b/g), para lo que deberán disponer de ordenador o dispositivo compatible

(...) Este servicio se ha implantado reutilizando la electrónica ya disponible en los autobuses y el excedente de ancho de banda por lo que su coste ha resultado prácticamente nulo y en cualquier caso sufragado mediante patrocinio permitiendo un beneficio económico a la EMT significativo.

Mensualmente existen más de 400.000 usuarios que hacen uso de este servicio, (...) En este sentido, el éxito y aceptación de este sistema por parte de los clientes ha superado todas las expectativas, y ya empieza a ser muy común ver a gente usando sus tabletas o teléfonos móviles mientras viaja en los autobuses de la EMT para acceder a Internet.

En función de lo anterior, las necesidades del cliente y su estilo de vida son el motor de los servicios de transporte público de alta calidad para impulsar el desarrollo de los negocios y de la competitividad de las grandes ciudades. Por ello, el acceso WiFi a Internet desde los autobuses es un proyecto destinado a lograr un transporte público más atractivo y más eficiente mejorando la experiencia del usuario durante la duración de su viaje.<sup>3</sup>

Recuadro: Noticias relacionadas frente al Tema de Wi-Fi en Transporte Público.

Barcelona (España)	<p><b>El transporte público de Barcelona tendrá Wi-Fi gratis a partir de 2015.</b> Los buses van a ser unos de los grandes beneficiados ya que el servicio de Wi-Fi gratuito para los pasajeros, permitirá ofrecer a los ciudadanos un nuevo incentivo para que opten por este medio de transporte.<sup>4</sup></p> <p><b>Todos los buses de Barcelona tendrán Wi-Fi gratis a finales de enero.</b> La red ya está desplegada al 90% en los 1.060 autobuses que la componen, según TMB, que espera a tenerla acabada a finales de enero para presentarla públicamente.<sup>5</sup></p>
Granada (España)	<p><b>Los autobuses urbanos de Granada tendrán wifi gratis.</b> Granada avanza en su apuesta por la implantación de las nuevas tecnologías para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con un convenio marco entre el Ayuntamiento de la ciudad y Telefónica gracias al que, entre otras medidas, los autobuses urbanos contarán con wifi gratuito antes de final de año<sup>6</sup>.</p>

<sup>3</sup> Cloud & network Future SLAN 2013, "Wifi Gratuito En Los Autobuses Urbanos".

<sup>4</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en: <https://www.adslzone.net/2014/10/28/el-transporte-publico-de-barcelona-tendra-wifi-gratis-partir-de-2015/> 28 octubre, 2014

<sup>5</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en: <http://www.elperiodico.com/es/noticias/barcelona/todos-autobuses-barcelona-tendran-wifi-gratis-finales-enero-5710096>

<sup>6</sup> Ver: <http://www.elindependientedegranada.es/economia/autobuses-urbanos-granada-tendran-wifi-gratis>

Quito (Ecuador)	<b>Quito ya cuenta con zonas WI-FI en el transporte público TROLE.</b> Desde el 18 de agosto de 2014 en 64 paradas y estaciones de los corredores Central Trolebús (42), Suroriental (10), Suroccidental, y Nororiental (12), cuentan con servicio WI-FI, este servicio en el interior de las paradas es de 24 horas. El servicio está disponible tras el convenio que se dio entre la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), CONQUITO y la Empresa TELCONET. <sup>7</sup>
Miami Dade (EEUU)	<b>Miami-Dade tendrá Wi-Fi gratis en quioscos, buses y trenes.</b> “Estos nuevos dispositivos y servicios son mucho más que una nueva forma de acceder a Internet. Representan una mayor conectividad en el sistema de transporte, un mejor rendimiento, menor tiempo de inactividad, y en general una mejor experiencia para nuestros pasajeros. <sup>8</sup>
Panamá (Panamá)	<b>Panamá ofrecerá Wi-Fi gratis en paradas de bus.</b> El nuevo concepto fue presentado por la Alcaldía de Panamá, que en conjunto con la multinacional francesa JCDecaux y la empresa de Internet inalámbrico WIGO se acercan al ciudadano para ofrecerles este nuevo servicio de conectividad que ha denominado Smart City. <sup>9</sup>
Asunción (Paraguay)	<b>Prometen 300 paradas de buses con internet inalámbrico.</b> Estos artefactos, según explicó, estarán dotados de internet por Wi-Fi para que el pasajero pueda consultar el horario y la dirección del bus que abordará. El Wi-Fi también será de libre acceso en las paradas. <sup>10</sup>
Nueva York (EEUU)	<b>New technology to dramatically enhance customer experience – including Wi-Fi, USB charging ports, and digital information screens.</b> Al respecto, el alcalde de Nueva York, Bill de Blasio, dijo lo siguiente: “El acceso a internet se ha convertido en una necesidad y no en un privilegio. Desde los puertos de carga hasta el Wi-Fi, la MTA proveerá servicios cruciales en tecnología de los que los neoyorkino dependen cada día <sup>11</sup> ”.
Medellín (Colombia)	Cuenta con el Acuerdo Municipal 102 de 2013, “Por medio del cual se dictan los lineamientos para la creación del Programa de conexión a internet Inalámbrica y Gratuita Wi-Fi, dentro del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá –SITVA- para el Municipio de Medellín.
Cali (Colombia)	Desde 2012 el operador de Recaudo ha venido trabajando por implementar el WI-FI en las estaciones del MIO. <sup>12</sup>

<sup>7</sup> “64 paradas del transporte con servicio Wifi” Contenido ha sido publicado originalmente en: [http://www.trolebus.gob.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=301:64-paradas-del-transporte-con-servicio-wifi&catid=81&Itemid=482](http://www.trolebus.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=301:64-paradas-del-transporte-con-servicio-wifi&catid=81&Itemid=482)

<sup>8</sup> “Miami-Dade is getting free Wi-Fi at 300 kiosks and on public buses and trains”, Contenido ha sido publicado originalmente: <http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article128882019.html>, 26 enero, 2017.

<sup>9</sup> “Unas 50 paradas en la ciudad tendrán wifi gratis” <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/unas-50-paradas-ciudad-tendran-wifi-gratis/23981379> 17 enero, 2017.

<sup>10</sup> Prometen 300 paradas de buses con internet inalámbrico, Contenido ha sido publicado originalmente en: <http://www.abc.com.py/edicion-impresalocales/prometen-300-paradas-de-buses-con-internet-inalambrico-1396703.html> 11 agosto, 2015.

<sup>11</sup> “Governor Cuomo Announces Significant Upgrade of MTA Bus Fleet, With More Than 2,000 New State-of-the-Art Buses to be Added Over Next 5 Years”. Contenido ha sido publicado originalmente en: <https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-announces-significant-upgrade-mta-bus-fleet-more-2000-new-state-art-buses-be> , marzo 8, 2016.

<sup>12</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en: <http://www.mio.com.co/index.php/es/tutoriales/643-el-mio-primer-sistema-de-transporte-masivo-del-pais-con-red-wifi-gratuita.html>

Sincelejo (Colombia)	A través de la licitación pública 002 de 2015, Por medio de la cual se implementa al nuevo sistema de transporte público de Sincelejo 85 vehículos con una tipología específica: Dentro de las condiciones dichos buses deben contar con, aire acondicionado, Wi-Fi gratuito, sistema de cámara de seguridad, sistema localizador GPS y sensor de control de pasajeros, el presente sistema será operado por la empresa de transporte público SIBUS S.A.S en la capital Sucreña. <sup>13</sup>
Salamanca (España)	<b>El wifi gratuito llega este lunes a los autobuses urbanos.</b> Este nuevo servicio no ha supuesto un coste añadido a las arcas municipales al ser una mejora ofertada por la empresa concesionaria en el contrato de transporte público. Una vez introducida la contraseña, la conexión se establecerá automáticamente en todos los autobuses urbanos, en los que viajaron el pasado año 11.560.000 usuarios, lo que supone un aumento de 76.000 viajeros respecto a 2013. Éste ha sido el primer incremento después de cuatro años consecutivos de caída <sup>14</sup> .

Fuente: Elaboración propia con base a notas de prensa.

El 5 de septiembre de 2017, el Concejo Cantonal, presidido por el alcalde de Cuenca, Marcelo Cabrera, aprobó, **la Resolución Para el Mejoramiento de la Transportación Pública de Pasajeros de Buses Urbanos en el cantón Cuenca**. La Resolución tiene 23 recomendaciones entre ellas:

*“7. Todas las unidades de transporte contarán con servicio de internet a través de WI-FI a disposición de los usuarios.*

*18. Las unidades de bus contarán con tecnología de cámara de video para monitorear y grabar el comportamiento de conductores y pasajeros; los archivos audiovisuales deberán ser entregados a las autoridades competentes que las requieran. Dicha tecnología guardará compatibilidad con la tecnología del centro de control de la EMOV EP”.*<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Contenido ha sido publicado originalmente en: <http://www.eluniversal.com.co/regional/sucre/manana-entra-en-operacion-el-nuevo-sistema-de-transporte-de-sincelejo-232312>

<sup>14</sup> <http://www.lagacetadesalamanca.es/salamanca/2015/04/19/wifi-gratuito-llega-lunes-autobuses-urbanos/142095.html>

<sup>15</sup> Empresa Pública Municipal de Telecomunicaciones, Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento de Cuenca ETAPA. Consultado en el siguiente enlace la noticia:

[http://www.etapa.net.ec/Noticias/newid/421/title/Concejo\\_Cantonal\\_de\\_Cuenca\\_aprobo\\_Resolucion\\_para\\_el\\_mejoramiento\\_de\\_la\\_calidad\\_del\\_transporte\\_publico](http://www.etapa.net.ec/Noticias/newid/421/title/Concejo_Cantonal_de_Cuenca_aprobo_Resolucion_para_el_mejoramiento_de_la_calidad_del_transporte_publico)



**CONOCE SOBRE LA**  
**Resolución** para el mejoramiento  
de la calidad del transporte público.



Los representantes de la Cámara de Transporte de Cuenca deberán firmar un **Acuerdo de Responsabilidad** para mejorar el servicio.



Una vez que los transportistas se comprometan a mejorar el servicio la tarifa será de **30 centavos**.



Para mejorar el servicio, la **Alcaldía de Cuenca subsidiará un centavo más**.

**¿Qué solicitamos para mejorar el servicio?**

**23 recomendaciones entre las cuales constan:**

- ▶ Renovación de la flota vehicular en un plazo máximo de 21 meses.
- ▶ Mecanismos de seguridad y protección para los pasajeros: cámaras de video.
- ▶ El servicio de recargas de la tarjeta electrónica será a domicilio para personas con discapacidades.
- ▶ Internet Wi-Fi gratuito.
- ▶ Se permitirá el transporte de animales domésticos de compañía.
- ▶ Contaremos con **dos choferes por unidad**, capacitados permanentemente.
- ▶ Los choferes utilizarán **credenciales de identificación**.
- ▶ **Prohibición del acceso** a los comerciantes autónomos.
- ▶ La tarifa se aplicará en **todo el cantón, etc.**

**¡Además!**

Se exhortará a la Asamblea Nacional para que se reforme la Ley de Tránsito y los universitarios paguen tarifa diferenciada.

**¿Sabías qué?**

En el Ecuador 30 ciudades tienen una tarifa de 30 centavos.

#CuencaNoSeDetiene

En Bogotá, la anterior administración había planteado la conveniencia de contar con zonas Wi-Fi en algunas estaciones; no obstante más allá de esta medida, es necesario trabajar en un Plan Estratégico de Acceso a TIC a mediano plazo, organizada y planeada que permita el fomento y difusión de estas herramientas a favor de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público.<sup>16</sup>

Llama la atención que mientras el proyecto ha recibido conceptos negativos, se anunció el pasado 14 de febrero de 2018, se anunció por parte de diferentes medios que en 9 portales y 48 estaciones se establecerán puntos de internet. El plan del Distrito y el Ministerio TIC es que para finales de marzo en todo el esquema de Transmilenio funcione el servicio gratuito.

De acuerdo con Transmilenio, lo que se busca es brindar mayores facilidades a los usuarios a la hora de movilizarse y así mejorar su calidad de vida. “Sabemos que la sostenibilidad y competitividad de las grandes ciudades están asociadas a mejorar los niveles de conectividad e información a las que tienen acceso las personas”, informó el alcalde de la ciudad, Enrique Peñalosa.

Así mismo, la gerente del sistema, María Consuelo Araujo, manifestó que con este tipo de acciones se busca facilitar la movilidad de los usuarios y la experiencia dentro de las estaciones. “Les permite planear su viaje y brindar mayor desarrollo a la ciudad con espacios más amables a la hora de esperar los servicios en las estaciones. Todo ello, encaminado a mejorar la calidad de vida y tiempo de los bogotanos”.

Para acceder a la red Wifi los usuarios deben seleccionar, desde sus celulares, la red “Zona WiFi gratis para la gente”. Después de conectarse, se abrirá una ventana emergente en la que se deberán completar los datos. Tras responder la pregunta de validación se debe dar aceptar para acceder al servicio.

<sup>16</sup> “Transmilenio: estas son las estaciones con WiFi gratis” marzo de 2014. Consultado en el enlace: <http://www.semana.com/tecnologia/novedades/articulo/transmilenio-estas-son-las-estaciones-con-wifi-gratis/380288-3>

Cada usuario tiene diez minutos de navegación por sesión y podrá reconectarse dependiendo la cantidad de personas que se encuentren utilizando la red y los horarios establecidos de 5:00 a.m. a 12:00 p.m., esto con el fin de que el servicio no colapse.<sup>17</sup>

Esto demuestra que si se puede implementar diferentes pilotos, que permitan no solo en las estaciones, sino también en la flota se pueda propiciar un escenario favorable para el usuario.

## b.2 Aumenta la productividad del usuario mientras realiza su recorrido.

Aunado a lo anterior, usar el servicio público de transporte puede aumentar si se dispone de conexión inalámbrica a internet (Wi-Fi) porque permite conectarse sin costo con sus compañeros de estudio, trabajo y con su organización mientras se transporte a su lugar de destino. Según la Compañía Telefónica:

*“Por otra parte, las TIC también están empezando a entrar en la oferta de servicios del transporte público. Conectarse a Internet en un aeropuerto o hablar por teléfono móvil en los túneles del metro puede hacer más atractiva su oferta. Los ciudadanos, que emplean muchas horas en sus desplazamientos diarios, pueden así aprovechar mejor su tiempo, realizando actividades que no podrían hacer mientras conducen su automóvil.”<sup>18</sup> (Subrayado fuera de texto original).*

Según otros estudios:

*“Entre las muchas maneras de potenciar el transporte público, no todas requieren la construcción de nuevas líneas o reforma de instalaciones. También puede actuarse en mejorar el confort del viajero, proporcionarle más servicios y hacer que aproveche mejor el tiempo que pasa viajando. **Un ejemplo de ello es ofrecer conexión a internet gratuita.** De este modo, un usuario puede ir adelantando trabajo de camino a la oficina (leer correo, ponerse al día antes de una reunión) o simplemente entretenerse leyendo sus blogs favoritos o redes sociales. Incluso si se tarda más que en coche, **el transporte público tendrá ventaja porque es un tiempo que se aprovecha,** al contrario que al conducir. Y al ser gratuito, con el consiguiente **ahorro** en la factura del móvil”.<sup>19</sup> (Subrayado fuera de texto).*

## b.3 Fomenta el ingreso y la movilidad de turistas al sistema.

Según los estudios de mercado, la mayoría de viajeros busca seguir disfrutando de algunas comodidades habituales a la hora de viajar como lo es el uso del Wi-Fi, según la revista turismo y tecnología el Wi-Fi es el servicio más demandado por turistas de todo el mundo a la hora de viajar. Los turistas emplean sus tabletas, smartphones y ordenadores portátiles para ubicarse, conocer la mejor ruta para llegar a un destino y planear mejor de esta forma

<sup>17</sup> <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/en-estas-estaciones-de-transmilenio-habra-wifi-gratis-desde-el-19-de-febrero-articulo-739103>

<sup>18</sup> Molina, Marta y David de San Benito “El efecto de las TIC en el transporte”. Consultado en el enlace: <https://telos.fundaciontelefonica.com/url-direct/pdf-generator?tipoContenido=articulo&idContenido=2009100116310069>

<sup>19</sup> Contenido ha sido publicado originalmente: <https://ecomovilidad.net/madrid/wifi-en-el-transporte-publico-haciendolo-mas-comfortable/> Transporte público y movilidad urbana sostenible 2011.

sus actividades<sup>20</sup>. Entre enero y octubre de 2016 llegaron a Bogotá 991.979, para un promedio de cien mil viajeros mensuales<sup>21</sup>.

Para Azimut Bus Solutions, empresa de tecnología líder en estos temas: *“Si se trasladan pasajeros extranjeros, normalmente suelen deshabilitar sus datos para evitar los altos costes del roaming. En este escenario, todavía toma más relevancia el servicio Wi-Fi, ya que brindamos la oportunidad a nuestros pasajeros de seguir conectados mediante sus redes sociales, correo electrónico, etc.”*<sup>22</sup>

#### b.4 Mejora la percepción de seguridad.

El sistema de transporte de Bogotá se ha vuelto vulnerable a situaciones de inseguridad y accidentalidad, es por eso que urge que los buses de Transmilenio y del SITP empiece a disponer de videovigilancia. Los siniestros viales reportados en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito –IPAT discriminado por empresa operadora, señala que hasta septiembre de 2016, habían ocurrido 3.768 siniestros.

Cuadro 6: Incidentes en operadores SITP zonal

Empresa	2012 (Sept-Dic)	2013	2014	2015	2016	2017 (Ene-Sept)
Consortio Express	13	194	863	1.135	1.421	1.033
Coobus	0	48	20	0	0	0
Egobus	8	59	16	0	0	0
ETIB	10	180	394	648	888	674
Este es mi Bus	12	220	640	389	456	366
Gmovil	10	222	612	591	676	406
Masivo Capital	3	312	538	748	924	742
Suma	8	104	326	403	359	280
Tranzit	11	142	458	450	462	309
Total	75	1.482	3.867	4.364	5.186	3.810*

Fuente: SIGAT II policía de Tránsito de Bogotá. Elaboración DSVCT, Información a septiembre de 2017. Rta Prop. 490 - 17

Otro problema que la ciudad presentó fue un incremento de reportes en atracos e incidentes contra la seguridad personal de los usuarios de transporte. En ese sentido, Andrés Nieto, experto de seguridad ciudadana de la Universidad Central, indicó que entre enero y

<sup>20</sup> “Sólo un 11% de usuarios de hotel pagaría por Wi-Fi”. Febrero de 2013. Contenido ha sido publicado originalmente en: <http://www.turismoytecnologia.com/eventos-y-congresos-relacionados-con-turismo-y-tech/item/2376-s%C3%B3lo-un-11-de-usuarios-de-hotel-pagar%C3%ADa-por-wi-fi>

<sup>21</sup> Boletín mensual de turismo, octubre de 2016. Oficina de Estudios Economicos-MInCIT.Consultado en el enlace: [http://www.mincit.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=79994&name=OEE\\_DO\\_Turismo\\_Octubre\\_06-12-2016.pdf&prefijo=file](http://www.mincit.gov.co/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=79994&name=OEE_DO_Turismo_Octubre_06-12-2016.pdf&prefijo=file)

<sup>22</sup> “Wifi de calidad en el autobús ¿Cómo lo hago?”. BusSolutions. Subido en enero de 2014. Consultado en el enlace: <http://www.azimutbussolutions.com/es/2014/01/quiero-ofrecer-wifi-pero-no-se-por-donde-empezar-2/>

noviembre de 2016 se presentaron 320 casos de robos a pasajeros del SITP, mientras que en el mismo periodo de 2017 se registraron 1.152 hurtos.<sup>23</sup>

Según datos revelados por el medio de comunicación, el 70% de las víctimas de robos en el SITP son mujeres y el 30 por ciento son hombres. Los horarios donde se cometen la mayor cantidad de robos en los buses es de 8 a 11 de la noche y de 5 a 9 de la mañana; el 47% de los hurtos son con armas corto punzantes.

Las Cámaras de Videovigilancia para buses de transporte urbano de pasajeros sirven para:

- *“Seguridad para los conductores: las cámaras instaladas dentro del bus disuaden a los delincuentes o sirven de evidencia en caso de concretarse un hecho indeseado.*
- *Buenos hábitos de conducción: al saber que se trabaja bajo la vigilancia de cámaras de seguridad, se presta más atención a las reglas de la seguridad vial y a la relación con los pasajeros.*
- *Prevención de robos.*
- *Evitar situaciones violentas.*
- *Evitar vandalismos”.*<sup>24</sup>

Por lo tanto, el uso de la videovigilancia conectada a una red de monitoreo, permite ver lo que ocurre en la flota online, mejorando la percepción de seguridad por parte de los usuarios; incluso si el usuario dispone de un móvil inteligente, la seguridad se complementa con muchas aplicaciones que hoy permiten transmitir video en vivo, que sería más fácil si existe la conexión inalámbrica a internet gratuita.

En la primera semana de marzo se conoció un caso donde un conductor de un bus zonal de SITP accidentalmente disparó un arma de fuego evitando un posible atraco, hecho en el cual un niño de 7 años quedó herido. Sin embargo, ante la ausencia de un sistema de videovigilancia existió una confusión de los hechos dado que no se sabía quién era el portador del arma en dicho momento. Finalmente, aunque no hubo un desenlace fatal de lo ocurrido, este es un ejemplo más de la necesidad para que los buses cuenten con estas tecnologías evitando este tipo de hechos de tomar la justicia por propia manos y futuros asaltos a usuarios del Sistema de Integrado de Transporte Público<sup>25</sup>.

Caso contrario ocurre en Madrid donde se observa un ejemplo interesante del buen funcionamiento de este tipo de tecnologías, la EMT de Madrid (Empresa Municipal de Transportes de Madrid), implementó desde el 2011 un sistema de videovigilancia que se activa si el conductor percibe una amenaza, que permite transmitir en tiempo real y grabar automáticamente los hechos ocurridos. Entonces:

<sup>23</sup> Ver: <https://www.lafm.com.co/bogota/robo-de-celulares-en-el-sitp-aumento-de-manera-caotica/>

<sup>24</sup> “Seguridad en Transporte: Cámaras de Videovigilancia Móvil para Buses”. Mayo de 2016. Publicado originalmente en: <http://gpstec.cl/seguridad-en-transporte-videovigilancia-movil-buses/>

<sup>25</sup> “Dejan libre a conductor de SITP señalado de herir a un niño por evitar atraco” En: <http://www.pulzo.com/nacion/libre-conductor-sitp-senalado-herir-nino/PP224589>

- Las cámaras están activadas cuyas imágenes son almacenadas en el disco duro del bus.
- Cuando tiene lugar una incidencia en el autobús, el conductor acciona el ‘Pisón de Alarma’ y las imágenes se envían en tiempo real al centro de control.
- El evento es notificado automáticamente a la Central Receptora de Alarmas –CRA– desde donde se comienzan a visualizar las imágenes en tiempo real y se inician los protocolos de emergencia.
- Con la información recibida del autobús –incluyendo el video–, el operador comunica con los Servicios de Emergencia y Seguridad.<sup>26</sup>

La EMT ha señalado:

*“Hasta que se pone en marcha el proyecto de Videovigilancia Embarcada en Autobús –VEA, la EMT no contaba con ningún sistema activo de Videovigilancia en sus autobuses, que están expuestos a actos vandálicos o acciones contra la seguridad de viajeros y empleados. Por ello, se decidió buscar una solución de Videovigilancia que pudiera ayudar a la EMT a conseguir sus objetivos. La Videovigilancia tiene un potente efecto disuasorio y preventivo, aportando mayor agilidad, eficacia y eficiencia a la hora de resolver emergencias sanitarias que se dan en los autobuses (caídas al subir o bajar; infartos, nada extraño en un medio de transporte que transporta a un millón y medio de ciudadanos cada día laborable, por término medio)”<sup>27</sup>*

La puesta en marcha del Proyecto VEA ha implicado la instalación de:

- Nuevos sistemas de comunicaciones inalámbricos para la transmisión del video.
- Equipamientos y software específico para la gestión, operación y mantenimiento del sistema.

Concluye la EMT que: *“Con la implantación del Sistema de Videovigilancia, la EMT de Madrid ha incrementado la seguridad tanto de los conductores y otros operarios de la empresa, como de los clientes del transporte y adicionalmente ha potenciado los servicios tecnológicos que se ofrecen a dichos clientes”*.<sup>28</sup>

Una de las mayores dificultades en Bogotá para implementar sistemas de video vigilancia es que se vuelven costosos porque deben estar conectadas a la Policía Nacional (Nuevo Centro De Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo de Bogotá -C4), este tipo de sistemas no requeriría conexión automática representando una opción porque solo se acciona cuando hay una emergencia y es el operador quien tiene la obligación de reportar lo que está ocurriendo.

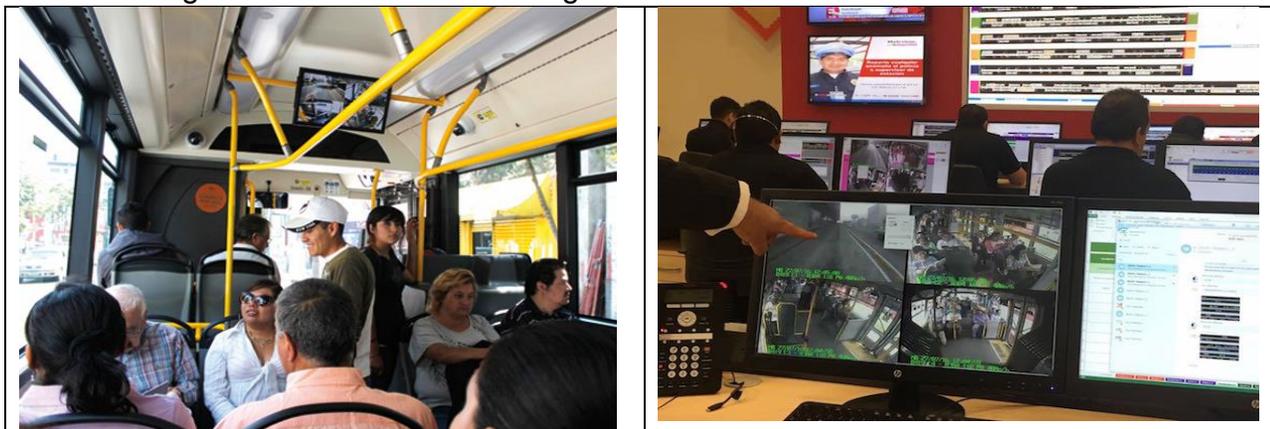
<sup>26</sup> Ponencia “Video Vigilancia en los Medios de Transporte Público (EMT)” Contenido ha sido publicado originalmente: <http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Cifse/Intranet/ActividadesYProgramas/JornadasSeminarios/ponencias/Videovigilancia%20en%20los%20m%C3%A9dios%20de%20transporte%20p%C3%BAblicos-E.M.T..pdf>.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ponencia “ Video Vigilancia en los Medios de Transporte Público (EMT)” Contenido ha sido publicado originalmente: <http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Cifse/Intranet/ActividadesYProgramas/JornadasSeminarios/ponencias/Videovigilancia%20en%20los%20m%C3%A9dios%20de%20transporte%20p%C3%BAblicos-E.M.T..pdf>.

Sistemas más parecidos al de Bogotá como el Metrobus de Ciudad de México cuentan con videocámaras, desde el año 2013 tiene un sistema de inteligencia mediante una estación central que se llama Centro Informativo de Transporte Inteligente (CITI) y que opera en las líneas, cada unidad tiene 4 cámaras internas distribuidas por todo el bus articulado.

Figura 3: Sistema de Videovigilancia en Metrobus- Ciudad de México D.F.



Fuente: Archivo de Prensa tomado de Internet.

Otro ejemplo que encontramos es que en el mes de septiembre de 2015, el gobierno peruano emitió el Decreto Legislativo 1218 de 2015 obliga a quienes brindan el servicio de transporte público de pasajeros a instalar cámaras de videovigilancia en las unidades de transporte.<sup>29</sup>

Este sistema de video vigilancia tiene como novedad, que las cámaras no están conectadas a un centro de despacho de la policía metropolitana, sin embargo estos videos y archivos deberán ser guardados por sus propietarios durante un mes, y cuándo estos contengan información relacionada con un acto delictivo, será enviado a la autoridad competente. Así mismo, cualquier autoridad judicial que realice actividades de investigación judicial podrá acceder a estos videos.

### b.5 Mejora los tiempos de desplazamientos.

Una herramienta tecnológica interesante para el seguimiento por parte de los usuarios de la operación de la flota Troncal, alimentadora y zonal del Sistema es contar con paneles informativos, en la actualidad muchos de los sistemas BRT de Latino América tienen estos sistemas como en Ciudad de México y Quito, no obstante en Bogotá, apenas se cuenta con unos lectores que solo indican la próxima parada en los articulados y buses zonales, cuando ya en otros sistemas de idénticas características la información es mucho más amplia.

En la actualidad los usuarios de Bogotá solo disponen de una aplicación denominada Moovit, según la página web del desarrollador de la aplicación: *“Moovit es la aplicación líder mundial para el transporte público que cada día utilizan más de 50 millones de personas en*

<sup>29</sup> Publicado originalmente en: <https://julioagalud.wordpress.com/2015/09/25/decreto-legislativo-que-regula-el-uso-de-las-cameras-de-videovigilancia/>, septiembre 24, 2015.

*más de 1200 ciudades de 67 países. Gracias a la información más exacta y precisa que cualquier otra aplicación de movilidad, Moovit incorpora una nueva ciudad cada 18 horas*".<sup>30</sup>

Por lo tanto, si el sistema no dispone de informadores, por eso es importante implementar el Wi-Fi gratuito que permitirá a los usuarios gestionar su tiempo y la manera de movilizarse en la ciudad. Este aspecto es fundamental porque existe una necesidad de descongestionar de tráfico la red vial de la ciudad, hoy la ciudad tiene un número de rutas que cruzan el mismo corredor, unas van más saturadas que otras y muchas veces es por el desconocimiento que el usuario tiene de las rutas para ir a su destino. Por ejemplo, el Moovit es un programa exitoso, incluso ya opera en otras ciudades y sistemas, como en el MIO de Cali.<sup>31</sup>

En CDMX los paneles informativos sirven como insumo para conocer el sistema, con datos estadísticos, líneas que operan, horarios, recorridos, retrasos y muchas otras aplicaciones muy útiles para los usuarios del sistema de Metrobus. En la capital federal, la solución ha logrado optimizar el servicio al reducir los tiempos de espera y traslado de los viajeros en un 40%.<sup>32</sup>

Figura5: Paneles Informativos en Ciudad de México D.F.



Fuente: Imágenes tomadas de referencia de prensa en México DF.

### III. FUNDAMENTO LEGAL.

La **Constitución Política** promueve el uso activo de las TIC como herramienta para reducir las brechas económica, social y digital en materia de soluciones informáticas representada en la proclamación de los principios de justicia, equidad, educación, salud, cultura y transparencia.

<sup>30</sup> Consultado en: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.tranzmate&hl=es>

<sup>31</sup> El Espectador. "Moovit, la aplicación que revoluciona el uso del Mio en Cali". 12 Abr 2016 Consultado en: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/valle/moovit-aplicacion-revoluciona-el-uso-del-mio-cali-articulo-626746>

<sup>32</sup> Indra implementa el Sistema de Ayuda a la Explotación en los 568 autobuses y estaciones de las seis líneas de Metrobús de la Ciudad de México, <http://www.indracompany.com/es/noticia/indra-implementa-ayuda-explotacion-568-autobuses-estaciones-lineas-metrobus-ciudad-mexico>, agosto de 2016.

### 3.1 Leyes a nivel Nacional

Aunque las TIC's han tenido presencia transversal en varias normas, es con la **Ley 1341 de 2009** "Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones", que se dio impulso a este tema en el país.

En ese sentido, se puede sustentar la importancia de este proyecto en los siguientes artículos:

**“Artículo 2°. Principios orientadores.** *La investigación, el fomento, la promoción y el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones son una política de Estado que involucra a todos los sectores y niveles de la administración pública y de la sociedad, para contribuir al desarrollo educativo, cultural, económico, social y político e incrementar la productividad, la competitividad, el respeto a los Derechos Humanos inherentes y la inclusión social.*

*Las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones deben servir al interés general y es deber del Estado promover su acceso eficiente y en igualdad de oportunidades, a todos los habitantes del territorio nacional”.*

**Artículo 5°. Las entidades del orden nacional y territorial y las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, TIC.** *Las entidades del orden nacional y territorial promoverán, coordinarán y ejecutarán planes, programas y proyectos tendientes a garantizar el acceso y uso de la población, las empresas y las entidades públicas a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Para tal efecto, dichas autoridades incentivarán el desarrollo de infraestructura, contenidos y aplicaciones, así como la ubicación estratégica de terminales y equipos que permitan realmente a los ciudadanos acceder a las aplicaciones tecnológicas que benefician a los ciudadanos, en especial a los vulnerables y de zonas marginadas del país.*

La Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (**Ley 1753 de 2015**), también ha dado impulso y establece obligaciones a los entes territoriales en estos aspectos:

**ARTÍCULO 34. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte.** *Modifíquense el inciso primero, los párrafos tercero y quinto, y adiciónese el párrafo sexto al artículo 134° de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:*

*Parágrafo 6°. En los SITM, SITP, SETP, SITR, u otros, el ente territorial o el ente gestor, podrá ostentar la calidad de operador del Sistema de Recaudo, del Sistema de Control y Gestión de Flota y del Sistema de Información al Usuario, siempre y cuando los estudios de estructuración técnica, legal y financiera lo recomienden en atención a la reducción en los costos de operación del sistema. **(Subrayado fuera de texto original).***

**ARTÍCULO 193. Acceso a las TIC y despliegue de infraestructura.** *Con el propósito de garantizar el ejercicio y goce efectivo de los derechos constitucionales a la comunicación, la vida en situaciones de emergencia, la educación, la salud, la seguridad*

*personal, y, el acceso a la información, al conocimiento, la ciencia y a la cultura, así como el de contribuir a la masificación del Gobierno en Línea, de conformidad con la Ley 1341 de 2009, es deber de la Nación asegurar la prestación continua, oportuna y de calidad de los servicios públicos de comunicaciones para lo cual velará por el despliegue de la infraestructura de redes de telecomunicaciones en las entidades territoriales.*

*Para este efecto, las autoridades de todos los órdenes territoriales identificarán los obstáculos que restrinjan, limiten o impidan el despliegue de infraestructura de telecomunicaciones necesaria para el ejercicio y goce de los derechos constitucionales y procederá a adoptar las medidas y acciones que considere idóneas para removerlos.*

*Parágrafo primero. Cuando el plan de ordenamiento territorial no permita realizar las acciones necesarias que requieran las autoridades territoriales para permitir el despliegue de infraestructura para telecomunicaciones, el alcalde podrá promover las acciones necesarias para implementar su modificación. **(Subrayado fuera de texto original).***

**ARTÍCULO 195. Planes regionales de tecnologías de la información y las comunicaciones.** El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) incluirán programas regionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), en coordinación con Colciencias y otras entidades del Estado. Dichos planes estarán alineados con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

**ARTÍCULO 237. Programa de seguridad con video-vigilancia.** El Ministerio del Interior en coordinación con la Policía Nacional, los entes territoriales, los establecimientos públicos y privados desarrollarán sistemas integrados de vigilancia para poner a disposición de las entidades del Estado la información adquirida con el fin de combatir y prevenir el delito. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Adicionalmente entregó la posibilidad de dar herramientas presupuestales a los entes territoriales para poder financiar las inversiones en TIC's.

La **Ley 1530 de 2012**, "Por la cual se regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías", permite disponer de los recursos provenientes del Fondo de Ciencia Tecnología e Innovación.

**Artículo 29. Fondo de Ciencia, Tecnología e innovación.** El Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación tendrá como objeto incrementar la capacidad científica, tecnológica, de innovación y de competitividad de las regiones, mediante proyectos que contribuyan a la producción, uso, integración y apropiación del conocimiento en el aparato productivo y en la sociedad en general, incluidos proyectos relacionados con biotecnología y tecnologías de la información y las comunicaciones, contribuyendo al progreso social, al dinamismo económico, al crecimiento sostenible y una mayor prosperidad para toda la población.

Según un informe del Ministro, David Luna, En lo corrido de ejecución del Sistema General de Regalías se han aprobado más de 120 proyectos con componentes TIC por un valor superior a un billón de pesos<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Contenido original publicado en: <http://www.mintic.gov.co/portal/604/w3-article-14128.html>

### 3.2 Normas de Carácter Distrital.

El **Acuerdo 257 de 2006** en el Capítulo 11 correspondiente al Sector de Movilidad, crea la Secretaría Distrital de Movilidad y se establece la integración del sector señalando a Transmilenio S.A. como una entidad vinculada.

El **Decreto 319 de 2006**, Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, extiende las obligaciones de la empresa TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del transporte masivo, asignándole la responsabilidad de integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP - Sistema Integrado de Transporte Publico.

El **Decreto 486 de 2006** le asigna a TRANSMILENIO S.A. las funciones de integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

El artículo 39 de los **Estatutos de Transmilenio S.A.** establece que la Junta Directiva administra la sociedad y por consiguiente, tendrá atribuciones para ordenar que se ejecuten o celebren los actos que sean necesarios para el cumplimiento de los fines de la sociedad y de manera especial tendrá entre otras las funciones de: formular la política general de la empresa y aprobar los planes, programas y estrategias relativos a la definición y desarrollo del sistema integrado de transporte público masivo urbano de pasajeros de conformidad con lo dispuesto por la autoridad competente.

El **Decreto 077 de 2012** creó la Alta Consejería Distrital de Tecnologías de Información y Comunicaciones - TIC, con funciones para dirigir y liderar la formulación, articulación y seguimiento de las políticas, lineamientos y directrices distritales en materia de Tecnologías de Información y Comunicaciones, (...), democratización de la información y apropiación social de las Tecnologías de Información y Comunicaciones. Además de dirigir y liderar la formulación, actualización, desarrollo y supervisión del Plan Maestro de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) para el Distrito Capital.

### 3.3 Competencia del Concejo de Bogotá.

El **Decreto-Ley 1421 de 1993**. Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.”

En Medellín se han expedido normas de similar característica, la capital de Antioquia cuenta con el **Acuerdo Municipal 102 de 2013**, “Por medio del cual se dictan los lineamientos para la creación del Programa de conexión a internet Inalámbrica y Gratuita Wi-Fi, dentro del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA- para el Municipio de Medellín. Este Acuerdo está en implementación tal y como consta en la siguiente nota de prensa:

“El proyecto de conectividad inalámbrica en el Metro no solo incluye la red para usuarios, sino también un sistema de pantallas táctiles para reemplazar las actuales carteleras y un sistema de analítica que permita identificar cuáles son las rutas más

usuales de los viajeros, cuánto tiempo están conectados, cuáles son los sitios con mayor concentración de personas por hora y qué extranjeros (equipos registrados en otros países) hacen uso del sistema. Así mismo, se podría emitir anuncios en tiempo real, recibir denuncias y hasta mejorar el sistema de videovigilancia del Metro. “El costo estimado por estación es de 53 millones de pesos”, dice el documento de análisis de la prueba que la Alcaldía le entregó al Metro de Medellín”.<sup>34</sup>

En Bogotá, también hay antecedentes importantes en normas de este tenor, en el Concejo en el año 2014, se radicó el Proyecto de Acuerdo 101 de 2014, "Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad en video vigilancia y botones de pánico en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el distrito capital", este proyecto buscaba:

“Implementar un sistema de seguridad compuesto por un sistema de localización inmediata y rastreo del vehículo, botones de pánico para usuario y conductor; y un sistema de audio y cámaras, no solo para los taxis sino para todo el sistema de transporte colectivo de pasajeros.”

Este proyecto fue aprobado y fue objetado por el señor Alcalde Mayor, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección A, Magistrado Ponente Felipe Alirio Solarte Maya, declaró infundadas las objeciones formuladas por el Alcalde, por tal razón se expidió el **Acuerdo 592 de 2015**.<sup>35</sup>

Por lo tanto tal como lo expresó el Tribunal, el Concejo de Bogotá si tiene facultades para regular temas de transporte sin que con ello se invada competencias que por ley le fueron asignadas al Ministerio de Transporte o que se invada competencias que le son propiedades de las autoridades y organismos de tránsito a nivel territorial.<sup>36</sup>

### 3.4 Impacto fiscal.

La **Ley 819 de 2003** "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", en su artículo 7º señala que el impacto fiscal de todo Proyecto de Acuerdo debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual en la respectiva Exposición de Motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa.

En cumplimiento de la norma señalada, conviene enfatizar que la presente iniciativa no tendría impacto fiscal ni afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo, por cuanto lo que busca es contar con un Plan Estratégico para el uso y aprovechamiento de las TICS en beneficio de los usuarios de transporte urbano de pasajeros.

<sup>34</sup> Consultado en: <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/wifi-en-el-metro-de-medellin-un-proyecto-que-aun-no-esta-listo-ML3148439> publicado el 19 de noviembre de 2015.

<sup>35</sup> Consultado en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=61742>

<sup>36</sup> Consultado en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62035#0>

Anotar que existen varias fuentes de financiamiento para apoyar la formulación del Plan Estratégico:

**-Líneas de Financiamiento con FINDETER.** El Decreto 2048 de 2014 estableció una línea de financiamiento con tasa compensada a través de FINDETER para las regiones, para el desarrollo de proyectos, entre otros, para el sector de Tecnologías de la Información y Comunicaciones<sup>37</sup>. La Resolución 253 de febrero de 2015 del MINTIC, en su artículo tercero enumeró los proyectos a los que se les puede aplicar la tasa compensada hasta el 31 de diciembre de 2018 o se agoten los recursos:

- I-) proyecto de planeación estratégica.
- II-) implementación de planes estratégicos.
- III-) proyectos de innovación.
- IV-) ciclo de vida de sistemas de información.
- V-) hardware, software y servicios asociados y conexos y
- VI-) seguridad y privacidad de la información.<sup>38</sup>

**- Recursos de Regalías.** Los recursos asignados a Bogotá D.C., a través del Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación del Sistema General de Regalías, son administrados por la Secretaría Distrital de Planeación en su calidad de coordinadora del banco de proyectos financiados con estos recursos.

La SDP es la entidad encargada de convocar a Universidades, Centros y Grupos de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación reconocidos por Colciencias para presentar iniciativas de proyectos de inversión que puedan contrarrestar los siguientes retos de ciudad.

Según el último informe, fueron identificados conforme a las líneas del Plan de Desarrollo: Bogotá Mejor Para Todos 2016-2020, entre otros, los siguientes proyectos:

- *“MOVILIDAD Sector Líder Secretaría de Movilidad*
- *¿Cómo reducir los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la ciudad?”*<sup>39</sup>

Adicional a ello es importante precisar que el **Acuerdo 27 de 2015 de la Comisión Rectora del Sistema General de Regalías** en el artículo 6 numeral 2 se presentan los requisitos para financiar Parques Científicos y Tecnológicos por el Fondo.

La Resolución 590 de 2016, estableció:

<sup>37</sup> Ver el Decreto en el siguiente enlace:  
<http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/decretos/2014/Decretos2014/DECRETO%202048%20DEL%2016%20DE%20OCTUBRE%20DE%202014.pdf>

<sup>38</sup> Consultado en: [http://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-8459\\_documento.pdf](http://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-8459_documento.pdf)

<sup>39</sup> Convocatoria Para Proyectos de Ciencia, Tecnología E Innovación Del Distrito Capital – 2016. Ver: <http://tic.bogota.gov.co/noticias/convocatoria-proyectos-ciencia-tecnolog%C3%ADa-e-innovaci%C3%B3n-del-distrito-capital-%E2%80%93-2016>

ARTÍCULO 1. Criterios de priorización de Proyectos. Se establecen como criterios para priorización de proyectos a ser financiados con recursos del Fondo de Desarrollo Regional del Sistema General de Regalías asignados a Bogotá D.C, los siguientes:

1. Concordancia con el Plan Distrital de Desarrollo, con una ponderación del cuarenta por ciento (40%);
2. Concordancia con la priorización de sectores de inversión ante el Órgano Colegiado de Administración y Decisión — OCAD, con una ponderación del veinte por ciento (20%);
3. Impacto regional, con una ponderación del veinte por ciento (20%);
4. Concordancia con el Sistema de Evaluación por Puntajes o el instrumento que lo modifique o remplace, con una ponderación del veinte por ciento (20%).<sup>40</sup>

- **Recursos de la remuneración del Sistema.** El Decreto 831 del 3 de diciembre de 1999, mediante el cual se reglamentó el Acuerdo 04 de 1999, en su artículo cuarto establece: "Titularidad Del Sistema TransMilenio.

Para todos los efectos legales TRANSMILENIO S.A. será el titular del Sistema TransMilenio, conforme a lo establecido por la ley 310 de 1996".

Es así que en la estructuración del proyecto como en los contratos de concesión de los operadores troncales, de recaudo y de alimentación del Sistema TransMilenio, a cada agente se le dio una participación de acuerdo a sus funciones dentro del Sistema y se estableció la constitución de un Fondo con el propósito de cubrir las eventualidades que pudieran poner en riesgo la estabilidad y la viabilidad del Sistema, durante la iniciación del proyecto.

Transmilenio cuenta con el Comité de Operadores Troncales del Sistema TransMilenio, recordemos que en los contratos de concesión quedó estipulado:

La planeación de la operación regular del Sistema se establecerá a través de procedimientos participativos, que permitirán la intervención activa de los operadores troncales en la planeación de la operación del Sistema mediante el Comité de Operadores Troncales que formará parte integral del diseño institucional del Sistema TransMilenio.

Según el Plan de Acción Institucional de Transmilenio se tiene proyectado Implementar un nuevo modelo de comunicaciones con tecnología de punta y costos de operación sostenibles. Según Transmilenio S.A.:

Dado que el proceso de migración de tecnología, hecho por Recaudo Bogotá, termino el pasado 15 de octubre del 2015, la RED se ha venido usando como sistema de comunicación de voz entre personal en vía y el centro de control, además como medio de comunicación para el sistema de amplificación de audio ubicado en estaciones y portales.

<sup>40</sup> Resolución 590 de 2016, Consultado en:

[http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionEnLinea/Notificaciones/resoluciones/Resolucion\\_590\\_regalias.PDF](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionEnLinea/Notificaciones/resoluciones/Resolucion_590_regalias.PDF)



(...) Teniendo en cuenta los altos costos de sostenibilidad de dicha red y el grado de absorbencia tecnológica, se adelanta un análisis de mercado para identificar tecnologías modernas de menor costo, mayor cobertura y calidad de servicio que permita sustituir los servicios de voz prestados a través de dicha red.<sup>41</sup>

En ese orden de ideas, se plantea dentro del articulado la creación de un Comité Interinstitucional, para que entre otras funciones, defina la estrategia financiera para la implementación de las acciones contenidas en este Acuerdo, revisando las fuentes de recursos mencionadas en este acápite. En ningún caso el costo se le trasladará al usuario vía tarifa.

Finalmente, este proyecto beneficiará a un amplio número de usuarios del Sistema, recordemos que el crecimiento de la demanda promedio diaria entre el año 2012 y el año 2016 fue del 40 % y que la demanda diaria del Sistema es de alrededor de 2.500.000 usuarios.

## 5. ANÁLISIS DEL CONCEPTO DE LA ADMINISTRACIÓN.

La Administración basa su concepto en los siguientes argumentos:

Actualmente Transmilenio no cuenta con un sistema Inteligente de Transporte que capture información en tiempo real de los diferentes puntos del Sistema, estaciones, portales y paraderos y el interior de los buses de la flota que permita de un lado, mejorar la percepción de seguridad, la reducción efectiva de los índices de violencia en el Sistema y compartir información con la Policía y otras entidades que tienen responsabilidad en el tema de la seguridad.

Tampoco se tiene un centro que permita el monitoreo de esta información en tiempo real, su análisis y procesamiento para apoyar la planificación de las políticas tendiente a mejorar el Sistema en sus diferentes aspectos. Lo que existe en el marco del Contrato SIRCI, es un sistema de CCTV ubicado en estaciones y portales para monitorear las congestiones y acelerar el despacho de buses, pero no tienen condiciones técnicas para realizar tareas de video vigilancia.

Por estas razones desde el punto de vista técnico, se puede concluir que la implementación de un Plan estratégico que dote a la ciudad de un sistema inteligente de Transporte-ITS, de acuerdo con los estándares internacionales, si es viable.

En ese sentido, es claro que lo que se propone con el proyecto de acuerdo es una necesidad real de la ciudad ya que no existe lo propuesto y por eso consideramos lo pertinente que resulta este proyecto para la ciudad, aspecto que ratifica la Administración Distrital en su concepto en cabeza de la Secretaría de Movilidad y Transmilenio S.A.

<sup>41</sup> Informe de seguimiento plan de acción institucional. Bogotá, julio de 2016. Primer informe de 2016. (marzo - junio).

Sin embargo, llama la atención que Transmilenio argumenta que el proyecto no es viable porque dicha entidad en la actualidad “no cuenta con la capacidad operativa ni financiera para asumir obligaciones que se podrán derivar de un Sistema de esta naturaleza”

Al respecto es importante anotar que el objeto de este proyecto es generar en las entidades la necesidad de planificar una estrategia de implementación de TIC; eso no significa que la implementación sea inmediata, o que deba adaptarse toda la flota de buses para hacerlo viable, se puede trabajar un piloto que permita ver cómo funciona el mecanismo.

Por ejemplo, según lo ha manifestado TM, la proyección de finalización de la Fase I transcurre ya a finales de este año 2018, para lo cual resulta fundamental que en los nuevos contratos de Fase I se pueda incorporar en la flota de buses lo planteado en este proyecto.

Para la adquisición de la nueva de flota, hay firmado un convenio con la Financiera de Desarrollo Nacional, Convenio 389-16 con una duración de 20 meses (Firmado el 19 de enero de 2017):

*“Aunar esfuerzos entre Transmilenio S.A y la Financiera De Desarrollo Nacional para llevar a cabo la estructuración y mejoras de la Fase I y II del sistema Transmilenio, tomando en cuenta buenas prácticas en los temas financieros, legales y técnicos que permitan una mejor operación y desempeño. Las partes trabajaran de manera conjunta en la estructuración integral de la licitación pública para las concesiones de la operación troncal de las fases i y ii del sistema Transmilenio, así como en la realización de los correspondientes procesos de selección y contratación.”*

Fase	FASE I				FASE II		
	SI99	CIUDAD MÓVIL	EXPRESS DEL FUTURO	METROBUS	TRANSMASIVO	CONNEXION MÓVIL	SOMOS K
Finalización estimada del contrato	01/12/2017	26/06/2018	03/12/2016	08/12/2016	11/12/2019	08/12/2019	10/02/2020

FUENTE: Estudios Previos TMSA- Proceso TMSA-CD-344-2016.

Al respecto, la ponencia del H.C. Manuel Sarmiento ha planteado como el ROE de los operadores de TM, en promedio es del 22.89%, lo cual significa que el servicio troncal financieramente es eficiente y es susceptible de mejoras en el servicio sin afectar la estructura de costos de la misma.

Ahora bien, el concepto señala que se invaden competencias y señala:

*“El Plan Estratégico Integral de Acceso y Utilización de las TIC para los usuarios del SITP en todos sus componentes propuesto en el proyecto de Acuerdo que nos ocupa, corresponde expedirlo al Alcalde Mayor de Bogotá D.C., de acuerdo a sus competencias como autoridad de tránsito y transporte, en el marco de las disposiciones consagradas en el Plan de Desarrollo de*

*Bogotá 2016-202, en las Leyes 1341 de 2009 y 1450 de 2011” (Subrayado fuera de texto original).*

Efectivamente este proyecto no desconoce dicho marco normativo, toda lo contrario, lo que se propone es encaminado a ello, es decir a instar a la administración distrital a formularlo y adoptarlo y segundo a definir unas estrategias que consideramos deben contener dicho plan estratégico.

La ponencia de la Concejala María Clara Name Ramírez expresa: *“Este tipo de insumos de seguridad aun riñe con el marco constitucional en materia del derecho fundamental a la intimidad razón por la cual no es recomendable una inversión en estos equipos”.*<sup>42</sup>

Al respecto es necesario enfatizar que la SuperIntendencia ha emitido una guía de protección de datos personales en sistemas de video vigilancia.

*“Los Sistemas de Videovigilancia o cámaras de seguridad implementadas con la finalidad de garantizar la seguridad de bienes o personas en un lugar determinado han venido incrementando su presencia al ser considerados como un medio idóneo para realizar el monitoreo y la observación de actividades en escenarios domésticos, empresariales, laborales y públicos.*

*Estas tareas de monitoreo y observación realizadas a través de los SV, implican la recopilación de imágenes de personas, es decir, de datos personales de acuerdo con la definición contenida en el literal c) del artículo 3 de la Ley 1581 de 2012, “Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales”, entendido como “(c)ualquier información vinculada o que pueda asociarse a una o varias personas naturales determinadas o determinables.*

*En consecuencia, en el manejo o Tratamiento de esos datos se deben observar los principios establecidos en dicha norma, esto es, legalidad, finalidad, libertad, calidad o veracidad, seguridad, confidencialidad, acceso y circulación restringida, y transparencia, así como las demás disposiciones contenidas en el Régimen General de Protección de Datos Personales”.*<sup>43</sup>

Es importante que el Plan Estratégico deba diseñar los protocolos para la recolección, uso, circulación, conservación y disposición final de la información que se obtiene del SV.

La Ponencia también manifiesta que: *“Adicionalmente, la ciudad, no dispone de una base de datos de rostros asociados a personas buscadas por la autoridad, ni cuenta con un análisis de perfiles criminales que pueda ser usados para vigilar.”*

Al respecto, es necesario anotar que el SV no tiene un carácter de reconocimiento de delincuentes, sino de prevención y disuasorio de la comisión de delitos, en la medida que un delincuente sepa que está siendo monitoreado, va a disminuir la probabilidad de cometer un robo a un usuario. Adicionalmente, también busca prevenir otros tipos de incidentes que

<sup>42</sup> Ponencia Positiva Proyecto de Acuerdo 573 de 2017.

<sup>43</sup> Ver: [http://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra\\_Entidad/Guia\\_Vigilancia\\_sept16\\_2016.pdf](http://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra_Entidad/Guia_Vigilancia_sept16_2016.pdf)

ocurren en el transporte público, como identificar casos de acoso sexual, siniestralidad vial, riñas y emergencias que pueda ocurrir al interior de la flota.

La ponencia de la Concejala Name, recalcó que:

“Como la concesión esta próxima a ser ofertada para los proponentes del transporte y muchos de los buses del SITP en rodamiento deben salir de uso por obsolescencia; la ciudad puede imponer al fabricante una regla de fabricación que haga que los buses tengan instalados los dispositivos para alimentarse con sistemas de comunicación de redes y recepción de señal wifi y cámaras de seguridad que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los bogotanos”.

Para finalizar, es importante frente al concepto manifestar que existen experiencias normativas similares como el Acuerdo 602 de 2015, "Por medio del cual se promueve la formulación del plan estratégico para el manejo, reutilización y aprovechamiento de llantas usadas en el distrito capital y se adoptan otras disposiciones", el Acuerdo 537 de 2013, "Por medio del cual se ordena implementar una estrategia para promover la detección temprana, seguimiento, rehabilitación y vigilancia a las personas afectadas por enfermedades huérfanas en el Distrito Capital" y el Acuerdo 344 de 2008, "Por el cual se dispone diseñar y ejecutar un programa para la gestión de los residuos sólidos orgánicos y se dictan otras disposiciones" En ese sentido, consideramos que el proyecto puede ser viable operativa y financieramente.

Cordialmente, Honorables Concejales del Partido Cambio Radical:

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA  
Concejal de Bogotá D.C.

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA  
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS  
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS  
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY  
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA  
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA  
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA  
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO  
Concejal de Bogotá D.C.



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 193 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE ORDENA FORMULAR Y ADOPTAR UN PLAN ESTRATEGICO DE ACCESO A LAS TIC PARA LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el Numeral 1o. del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

#### ACUERDA:

**Artículo 1. Objeto.** La Administración Distrital formulará y adoptará un Plan Estratégico Integral de Acceso y Utilización de las Tecnologías de la Información y Comunicación, como el instrumento a través del cual se promueven acciones para favorecer las condiciones de seguridad y mejorar la calidad del servicio para los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público.

**Artículo 2. Estrategias.** El Plan Estratégico desarrollará los siguientes objetivos a favor de los usuarios:

- Implementar un sistema de Videovigilancia, que permita monitorear el interior y exterior de la flota vinculada, mientras realiza su recorrido.
- Incorporar en el transporte masivo y sus estaciones, la infraestructura que permita conectividad a una red Wi-Fi, de carácter gratuito para los usuarios.
- Impulsar la creación y difusión de aplicaciones móviles para que los usuarios conozcan en tiempo real la operación de rutas en cuanto a horarios, recorridos y tiempos de espera.
- Adaptar en el interior de la flota vinculada, monitores informativos que permita a los usuarios conocer el estado del servicio del sistema integrado de transporte público.

**Artículo 3. Articulación.** Para el cumplimiento de este Acuerdo, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá convocar a las entidades públicas y privadas, nacionales y distritales, que sean procedentes y a los operadores del Sistema de Transporte Público, para el diseño, definición, implementación, seguimiento y evaluación del Plan Estratégico.

**Artículo 4.** Transmilenio S.A o la entidad que haga sus veces y la Empresa Metro de Bogotá deberán desarrollar las siguientes actividades que permitan formular el Plan Estratégico:

- a. Definir los criterios de acceso y uso por parte de los usuarios del servicio de estas tecnologías.
- b. Promover con los operadores, los acuerdos y compromisos para garantizar la infraestructura y conectividad que permitan el cumplimiento de cada una de las estrategias establecidas en el Plan Estratégico.
- c. Definir el esquema financiero para la implementación del Plan Estratégico, para lo cual podrán revisarse diferentes fuentes de recursos. En ningún caso el costo se le trasladará al usuario vía tarifa.
- d. Las demás que sirvan para la correcta implementación del Plan Estratégico.

**Parágrafo:** Cuando se fijen las condiciones de la operación del Metro de Bogotá, deberán tenerse en cuenta las tecnologías que permitan cumplir con el artículo segundo del presente Acuerdo.

**Artículo 5. Vigencia.** El siguiente Acuerdo rige a partir de la fecha de publicación y deroga aquellas que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

## PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2018

### PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LOS PARÁMETROS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE DETECCIÓN TEMPRANA Y ATENCIÓN OPORTUNA DE LA ENFERMEDAD DE ALZHEIMER EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene como objeto la definición de los parámetros para el diseño e implementación del programa que garantice la detección temprana y atención oportuna a las personas que padecen la enfermedad de Alzheimer en la ciudad de Bogotá D.C., como ya ha sido contemplado en el Plan Distrital de Desarrollo en las metas referidas a la Secretaría de Salud, cuyo propósito principal es garantizar el acceso a los servicios de salud para las personas que padecen de este trastorno.

#### • OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar la población que padece la enfermedad de alzhéimer en la ciudad de Bogotá D.C.
- Ofrecer a las personas enfermas de Alzheimer atención integral en salud, protección, recreación e inclusión social
- Adelantar campañas de detección temprana por medio de la red de hospitales del Distrito Capital
- Promover que medios de comunicación incluyan campañas de información y manejo social para la enfermedad de Alzhéimer
- Desarrollar, evaluar y promover la atención primaria para personas con demencia causada a raíz de padecimiento del Alzheimer

#### II. ANTECEDENTES

No. Proyecto Asignado	Título	Ponentes	Ponencia
Proyecto de acuerdo No. 072 de 2018	“Por medio del cual se definen los parámetros para el diseño e implementación del programa de detección temprana y atención oportuna de la enfermedad de Alzhéimer en Bogotá D.C, y se dictan otras disposiciones”	No se sorteó	

Proyecto de acuerdo No. 54 de 2017	“Por medio del cual se crea el programa de detección temprana y atención oportuna de la enfermedad de Alzheimer en adultos mayores en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones.”	No se sorteó	
Proyecto de acuerdo No. 448 de 2016	“Por medio del cual se crea el programa de detección temprana y atención oportuna de la enfermedad de Alzheimer en adultos mayores en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones.”	H.C Julio Cesar Acosta H.C Horacio José Serpa	Positiva con modificaciones Positiva

### III. CONTEXTO

- La enfermedad de Alzheimer, que es la causa de demencia más común, acapara entre un 60% y un 70% de los casos.
- 46,8 millones de personas sufren demencia en todo el mundo, según estadísticas del 2015. Esta cifra casi se duplicará cada 20 años.<sup>44</sup>
- Según cifras del Alzheimer Disease International, el coste de la demencia es de 818.000 millones de dólares al año. Se estima que para 2018 alcanzara el billón de dólares y los 2 billones de dólares para 2030.
- La demencia es una de las principales causas de discapacidad y dependencia entre las personas mayores en el mundo entero.
- La demencia tiene un impacto físico, psicológico, social y económico en los cuidadores, las familias y la sociedad.
- La Secretaría Distrital de Salud, mediante respuesta de derecho de petición con numero de radicado 2016ER21652, menciona “...es importante mencionar que no existe una política y/o programa específico para Alzheimer...”

### IV. JUSTIFICACIÓN

El Alzheimer es una enfermedad degenerativa que destruye las células del cerebro y es la causa más común de demencia en las personas de avanzada edad.

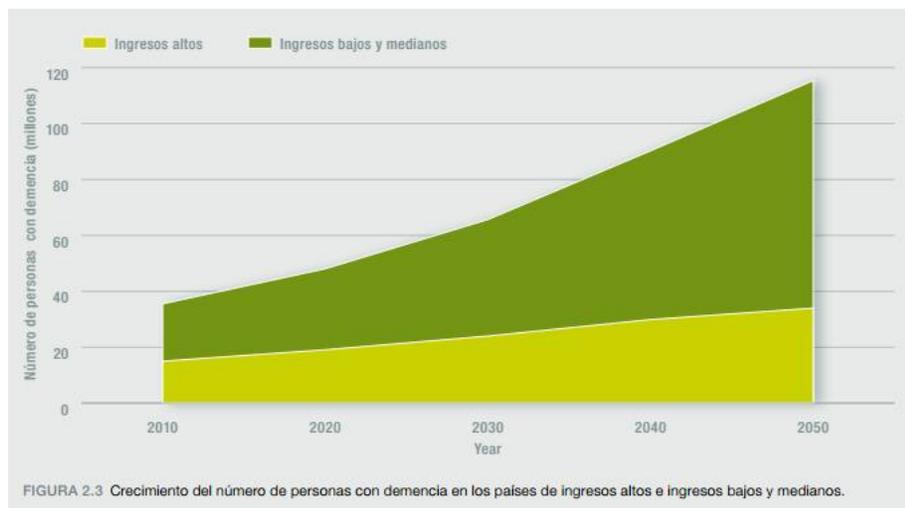
Según cifras de la Organización Mundial de la Salud-OMS, el Alzheimer acapara entre un 60% y 70% de los casos de demencia<sup>45</sup>, lo que obliga a adoptar las políticas necesarias para el mejoramiento tanto de la calidad de vida de las personas que padecen la enfermedad, como también la vida de las personas que cuidan de estas.

El Alzheimer, al ser una de las principales causas de demencia, también se convierte en una de las mayores causas de dependencias de las personas de avanzada edad en el mundo entero, por lo que es una necesidad promover acciones de prevención y protección a quienes padecen esta enfermedad y a sus cuidadores.

<sup>44</sup> Alzheimer Disease International (2015) “Informe mundial sobre el Alzheimer 2015. “

<sup>45</sup> Organización Mundial de la Salud. Nota descriptiva (abril 2016) <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs362/es/>

En la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital 2010 -2025<sup>46</sup>, en su parte considerativa, para el 2010 se proyectó en 4.473.447 millones el número de personas mayores en Bogotá, con un ritmo de crecimiento del 3.18% promedio anual. Tomando en cuenta que 1 de cada 3 personas mayores de 80 años sufren de demencia, es prioritario para la salud pública del Distrito Capital dictar políticas que contrarresten el Alzheimer, enfermedad que contribuye con un 60-70 % de casos de demencia en las personas de edad avanzada, como se mencionó anteriormente.



Según la OMS, los países de ingresos bajos y medianos, es donde más se proyecta el crecimiento de personas con demencia, lo que debe ser tema de preocupación para países como Colombia y para la ciudad de Bogotá en especial.

En el año 2004, la ADI (Alzheimer's Disease International) lanzo la Declaración de Kioto, en esta se formularon algunas recomendaciones para la atención de la demencia basadas en las recomendaciones generales del Informe Mundial de la Salud 2001 de la OMS, que se centró en la salud mental. En este informe se mencionan las siguientes recomendaciones:

- Proveer tratamiento a nivel de atención primaria
- Hacer que los tratamientos apropiados sean accesibles
- Proveer atención en la comunidad
- Educar al público
- Involucrar a las comunidades, familias y usuarios
- Establecer legislación, programas y políticas nacionales
- Desarrollar los recursos humanos
- Establecer enlaces con otros sectores
- Monitorear la salud en la comunidad
- Apoyar mayores investigaciones

En 2006, Alzheimer Europa adoptó una declaración sobre las prioridades políticas del Movimiento Europeo de Alzheimer, con miras a llamar la atención de los gobernantes y legisladores para que

<sup>46</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de Agosto de 2010) "Por medio del cual se adopta la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital." Decreto 345 de 2010.

estos de igual manera le den la importancia y el alcance político al Alzheimer como principal causante de demencia en las personas de avanzada edad.

En la mencionada declaración se abordan temas cruciales como lo son la investigación sobre el Alzheimer, la atención en salud médica, un cubrimiento integral en políticas públicas, apoyo jurídico y apoyo social.

Cabe recalcar el papel fundamental que han desempeñado las asociaciones y fundaciones de Alzheimer con respecto al desarrollo y/o implementación de políticas, planes, estrategias y acciones para mitigar el efecto social que conlleva padecer la enfermedad de Alzheimer.

La Organización Mundial de la Salud recalca la importancia de conocer cómo se encuentra la situación de Alzheimer en los países o ciudades para un correcto desarrollo e implementación de las políticas públicas, algo que el Distrito Capital de Bogotá no cumple al no tener datos ni cifras exactas con respecto del Alzheimer.

*“A nivel mundial, los Informes Mundiales de Alzheimer y los informes de la OMS proveen una cuantificación del alcance del creciente impacto de la demencia en los países. Muchos de ellos han creado sus propios informes sobre la prevalencia nacional y el impacto económico de la demencia. Antes de que los países desarrollen sus planes o política nacionales, se requiere información sobre las necesidades de la población, así como sobre la prevalencia y la comprensión a nivel comunitario. También se debe realizar una evaluación de los sistemas y servicios sociales, comunitarios y de salud existentes, incluyendo los servicios de apoyo a los cuidadores y una identificación de las brechas. Entender el alcance del problema ayuda a definir la visión y los objetivos de la política y/o plan.”<sup>47</sup>*

La implementación de programas para la salud mental en Bogotá maneja demasiados ejes y van dirigidos a la población en general que padece una enfermedad mental. Lo que se quiere mediante este proyecto de acuerdo es definir una política pública determinada para una necesidad especial, que no abarque todas las causas de salud mental en general sino sólo la enfermedad de alzhéimer.

## **AFECTACIÓN DE LAS FAMILIAS Y/O CUIDADORES**

La enfermedad de Alzheimer, además de las evidentes afectaciones que causa en los pacientes, causa en su entorno familiar innumerables cambios en la vida como tal.

Las personas que rodean pacientes con Alzheimer tienen que reorganizar su vida, actividades y prioridades. Estas personas tienen que orientar diferentes aspectos de su vida a la condición que presentan los seres queridos que pasan a ser dependientes y exigen gran atención.

Es común que una persona tenga que renunciar a sus actividades o responsabilidades para poder dedicar ese tiempo al cuidado del familiar enfermo. Así, es Común que en el interior de la familia se retomen roles y se reestructure la misma en función del cuidado del paciente y la vigilancia del mismo.

<sup>47</sup> Organización Mundial de la Salud, “Demencia: una prioridad de salud pública. Washington, DC: OPS, 2013”

## PLAN DE DESARROLLO

Según proposición aditiva de autoría de la Honorable Concejal Angela Sofía Garzón Caicedo, presentada ante el Concejo de Bogotá el 22 de mayo de 2016, propuesta para el Plan de Desarrollo actual, y que quedó incluida en el Plan de Desarrollo como se ve a continuación:

- Diseño e implementación de un programa de detección temprana de la enfermedad de alzhéimer en Adultos Mayores en Bogotá D.C

Pilar/Eje: 01 Igualdad de Calidad de Vida

Programa: 09. Atención Integral y eficiente en salud

Sector: Secretaría Distrital de Salud

Meta del Producto: Diseño e implementación de un programa de detección temprana de la enfermedad de alzhéimer en Adultos Mayores en Bogotá D.C.

Diseño e implementación de un programa de detección temprana de la enfermedad de alzhéimer en Adultos Mayores

Un (1) programa diseñado e implementado de detección temprana de a enfermedad de Alzhéimer en adultos

Para el año 2020 se estima que 342,956 personas mayores de 60 años en Colombia sufrirán de algún tipo de demencia, 258.498 de ellos tendrán enfermedad de alzhéimer que será más frecuente en mujeres. Yuri Takeuchi (2015)

- Garantizar la atención integral de prestación de servicios en salud mental en las cuatro subredes integradas de servicio de salud de acuerdo a la Ley 1616 de 2013.

Pilar/Eje: 01 Igualdad de Calidad de Vida

Programa: 09. Atención Integral y eficiente en salud

Sector: Secretaría Distrital de Salud

Meta del Producto: Garantizar la atención integral de prestación de servicios en salud mental en las cuatro subredes integradas de servicio de salud de acuerdo a la Ley 1616 de 2013.

Garantizar el 100% de la atención integral de prestación de servicios demandados en salud mental en las cuatro subredes integradas de servicio de salud de acuerdo a la Ley 1616 de 2013, dentro de los servicios demandados

Porcentaje de personas atendidas integralmente en salud mental en las cuatro subredes integradas de servicios de salud dentro de las que lo demandan

Cero, SDS, 2015

## V. MARCO JURÍDICO

### • MARCO CONSTITUCIONAL

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

(...)

**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. (Subrayado propio)

(...)

**ARTÍCULO 46.** El Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria.

El Estado les garantizará los servicios de la seguridad social integral y el subsidio alimentario en caso de indigencia.

**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 1616 de 2013:** *"Por medio de la cual se expide la ley de salud mental y se dictan otras disposiciones"*

**ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN.** La presente ley es aplicable al Sistema General de Seguridad Social en Salud, específicamente al Ministerio de Salud y Protección Social, Superintendencia Nacional de Salud, Comisión de Regulación en Salud o la entidad que haga sus veces, las empresas administradores de planes de Beneficios las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, las Empresas Sociales del Estado. Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales de Salud, los cuales se adecuarán en lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.

**ARTÍCULO 6. DERECHOS DE LAS PERSONAS.** Además de los Derechos consignados en la Declaración de Lisboa de la Asociación Médica Mundial, la Convención sobre los Derechos

de las Personas con Discapacidad y otros instrumentos internacionales, Constitución Política, y la Ley General de Seguridad Social en Salud son derechos de las personas en el ámbito de la Salud Mental:

(...)

2. Derecho a recibir información clara, oportuna, veraz y completa de las circunstancias relacionadas con su estado de salud, diagnóstico, tratamiento y pronóstico, incluyendo el propósito, método, duración probable y beneficios que se esperan, así como sus riesgos y las secuelas, de los hechos o situaciones causantes de su deterioro y de

3. Las circunstancias relacionadas con su seguridad social.  
Derecho a recibir psicoeducación a nivel individual y familiar sobre su trastorno mental y las formas de autocuidado.

9. Derecho a no ser discriminado o estigmatizado, por su condición de persona sujeto de atención en salud mental.

16. Derecho al Reintegro a su familia y comunidad.

**ARTÍCULO 11. ACCIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA ATENCIÓN INTEGRAL.** La atención integral en salud mental incluirá acciones complementarias al tratamiento tales como la integración familiar, social, laboral y educativa.

- **Ley 1251 DE 2008** : *“Por la cual se dictan normas tendientes a procurar la protección, promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores.”*

**ARTÍCULO 5. ENUNCIACIÓN DE DERECHOS.** El Estado, de conformidad al artículo 13 de la Constitución Política, brindará especial protección a los adultos mayores que en virtud a su condición económica, física o mental se encuentran marginados y bajo circunstancias de debilidad y vulnerabilidad manifiesta, dando con ello aplicación al Estado Social de Derecho. Para tal efecto, se crearán planes, programas y acciones que promuevan condiciones de igualdad real y efectiva, así como el cumplimiento de los derechos consagrados para los adultos mayores en la Declaración de los Derechos del Hombre y Humanos de 1948, los consagrados en la Constitución Nacional y demás reconocidos por Colombia en Convenios o Tratados Internacionales.

**ARTÍCULO 6. DEBERES.** El Estado, la sociedad civil, la familia, el adulto mayor y los medios de comunicación, deberán para con los adultos mayores:

### 1. Del Estado

- a) Garantizar y hacer efectivos los derechos del adulto mayor;
- b) Proteger y restablecer los derechos de los adultos mayores cuando estos han sido vulnerados o menguados;
- c) Asegurar la adopción de planes, políticas y proyectos para el adulto mayor;

- d) Generar espacios de concertación, participación y socialización de las necesidades, experiencias y fortalezas del adulto mayor;
- e) Establecer los mecanismos de inspección, vigilancia y control de las distintas entidades públicas y privadas que prestan servicios asistenciales al adulto mayor;
- f) Elaborar políticas, planes, proyectos y programas para el adulto mayor, teniendo en cuenta las necesidades básicas insatisfechas de los más vulnerables;
- g) Fomentar la formación de la población en el proceso de envejecimiento;
- h) Establecer acciones, programas y proyectos que den un trato especial y preferencial al adulto mayor;
- i) Promover una cultura de solidaridad hacia el adulto mayor;
- j) Eliminar toda forma de discriminación, maltrato, abuso y violencia sobre los adultos mayores;
- k) Proveer la asistencia alimentaria necesaria a los adultos mayores que se encuentren en estado de abandono e indigencia;
- l) Generar acciones y sanciones que exijan el cumplimiento de las obligaciones alimentarias a las familias que desprotejan a los adultos mayores sin perjuicio de lo establecido en la normatividad vigente;
- m) Los Gobiernos Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, adelantarán programas de promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores conforme a las necesidades de atención que presente esta población;
- n) En el otorgamiento de subsidios por parte de la Nación y sus entidades territoriales, se dará prioridad a los adultos mayores a fin de que accedan a los programas sociales de salud, vivienda, alimentación, recreación, deporte, agua potable y saneamiento básico;
- ñ) Promover campañas que sensibilicen a los profesionales en salud y al público en general sobre las formas de abandono, abuso y violencia contra los adultos mayores, estableciendo servicios para las víctimas de malos tratos y procedimientos de rehabilitación para quienes los cometen;
- o) Promover estilos de vida saludables desde la primera infancia para fomentar hábitos y comportamientos saludables relacionados con el autocuidado, la alimentación sana y saludable, el cuidado del entorno y el fomento de la actividad física para lograr un envejecimiento activo y crear un imaginario positivo de la vejez.

**ARTÍCULO 10. PROMOCIÓN A LA FAMILIA.** La Política Nacional de Envejecimiento y Vejez incluirá medidas tendientes a promover la organización de la familia e involucrarla en el desarrollo integral de los adultos mayores que la conforman, propendiendo igualmente por la debida interrelación entre sus miembros.

(...)

**ARTÍCULO 12. PARTICIPACIÓN.** En la elaboración de la Política Nacional de Envejecimiento y Vejez, se tendrá en cuenta la participación de:

a) Organizaciones públicas y privadas que presten servicios al adulto mayor;

b) Entidades públicas del nivel Nacional, Departamental, Distrital, Municipal y Local y las entidades descentralizadas que atiendan y adelanten proyectos relacionados con el adulto mayor;

- **DOCUMENTO CONPES DNP-2793-Vicepresidencia de la República-UDS 1995**

## INTRODUCCIÓN

El presente documento somete a consideración del CONPES los lineamientos de la política relativa a la atención al envejecimiento y a la vejez de la población colombiana, y en especial a las necesidades de las personas de mayor edad.

Los objetivos principales de esta política son mejorar las condiciones de vida de las personas de mayor edad y elevar la calidad de vida de toda la población para que alcance una vejez saludable y satisfactoria.

El desarrollo de esta política deberá ser una responsabilidad compartida entre las organizaciones gubernamentales de orden nacional, regional y local, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil.

## I. DIAGNÓSTICO

### E. Atención Institucional

El Ministerio de Salud, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el ISS, las Cajas y Fondos de Previsión Social y la Presidencia de la República, son las entidades del sector público que han contemplado hasta ahora, dentro de sus estructuras y funciones, acciones en beneficio de la población de mayor edad.

A pesar de esto, existen en el país serios problemas de orden institucional debido a la falta de mecanismos de coordinación interinstitucional y sectorial que permitan mayor eficiencia en la acción de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, a la ausencia de normas técnicas y administrativas que regulen la prestación de los servicios institucionales y a la orientación de los proyectos hacia acciones básicas de tipo asistencial.

Adicionalmente existen en el país varias instituciones del nivel local, oficiales y privadas, dedicadas a atender a la población de mayor edad que no vive con sus familiares. Los centros de bienestar del anciano tienen ingresos ocasionales e insuficientes, como aportes del sector salud, de beneficencias y loterías, sin existir criterios claros en su asignación. Una gran proporción de estos centros funciona en edificaciones adaptadas, presentando barreras arquitectónicas y, generalmente, el número de usuarios es superior a su capacidad instalada. En 1991 existían 395 instituciones de atención a las personas viejas, en su mayoría privadas (296), con una cobertura cercana a las 20.000 personas (15).

Finalmente, es importante reconocer que la información nacional sobre la población de mayor edad (censos, encuestas de hogares e investigaciones puntuales) se encuentra dispersa e incompleta.

## 7. RECOMENDACIONES

1. Adoptar los lineamientos de política y programas propuestos en este documento.

### NORMATIVIDAD DISTRITAL

- **ACUERDO 645 DE 2016**

Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”

El Acuerdo No. 645 de 2016 “*Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá, D.C., 2016 – 2020 “Bogotá Mejor para Todos”*”, tiene por objetivo propiciar el desarrollo pleno del potencial de los habitantes de la ciudad, para alcanzar la felicidad de todos en su condición de individuos, miembros de familia y de la sociedad.

La estrategia del Plan se estructura en tres (3) Pilares y cuatro (4) Ejes Transversales, consistentes con el Programa de Gobierno, y que a su vez contienen las políticas generales y sectoriales.

Los Pilares se constituyen en los elementos estructurales, de carácter prioritario, para alcanzar el objetivo central del Plan y se soportan en los Ejes Transversales que son los requisitos institucionales para su implementación, de manera que tengan vocación de permanencia.

Los Pilares son: i) Igualdad en calidad de vida; ii) Democracia Urbana; y iii) Construcción de comunidad y cultura ciudadana.

Por su parte, los Ejes Transversales son: i) Nuevo ordenamiento territorial; ii) Desarrollo económico basado en el conocimiento; iii) Sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética y; iv) Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia.

Los Pilares y Ejes Transversales prevén la intervención pública para atender prioritariamente a la población más vulnerable, de forma tal que se logre igualdad en la calidad de vida, se materialice el principio constitucional de igualdad de todos ante la ley y se propicie la construcción de comunidad y cultura ciudadana a través de la interacción de sus habitantes para realizar actividades provechosas y útiles para ellos mismos y para la sociedad. (Subrayado nuestro)

En ese orden de ideas, el artículo 8 del Acuerdo 645 de 2016 consagró que el propósito del Pilar Igualdad de Calidad de Vida se enfoca en propiciar la igualdad y la inclusión social mediante la ejecución de programas orientados prioritariamente a la población más vulnerable y especialmente a la primera infancia. Estos programas estarán dirigidos a intervenir el diseño y el funcionamiento de la ciudad y sus instituciones partiendo de reconocer que de la calidad de la ciudad depende en gran medida la calidad de vida de sus habitantes.

Así mismo, el artículo 17-Atención integral y eficiente en salud resalta que el objetivo de este programa es el desarrollo conceptual, técnico, legal, operativo y financiero de un esquema de promoción de la salud y prevención de la enfermedad, a partir de la identificación, clasificación e

intervención del riesgo en salud, basándose en un modelo de salud positiva, corresponsabilidad y autocuidado, riesgo compartido, salud urbana y en una estrategia de Atención Primaria en Salud Resolutiva, que se soporta en equipos especializados que ofrecen servicios de carácter esencial y complementario y que cubren a las personas desde el lugar de residencia hasta la institución hospitalaria, pasando por los Centros de Atención Prioritaria en Salud y un esquema integrado de urgencias y emergencias.

Así mismo, como meta producto se encuentra el diseño e implementación de un programa de detección temprana de la enfermedad de alzhéimer en Adultos Mayores en Bogotá D.C.

- **ACUERDO 254 DE 2006**

**ARTÍCULO 6. LINEAMIENTOS DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA EL ENVEJECIMIENTO Y LAS PERSONAS MAYORES.** La política pública para el envejecimiento y las personas mayores deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

d. Privilegiar el desarrollo humano integral de las personas mayores con equidad de género, en los planes, programas, proyectos y demás beneficios, a fin de garantizar la igualdad de derechos, oportunidades y responsabilidades de hombres y mujeres en la vida social, económica, política, cultural y familiar sin forma alguna de discriminación individual o colectiva, en contra de la mujer.

h. Fomentar desde el Estado, la familia y la sociedad, la cultura del buen trato y el aprecio a la vejez para lograr su plena integración social.

**ARTÍCULO 7. RESPONSABILIDADES FRENTE A LA POLÍTICA PARA EL ENVEJECIMIENTO Y LAS PERSONAS MAYORES.** Con relación a la formulación e implementación de la política pública distrital para el envejecimiento y las personas mayores, la responsabilidad estará en cabeza de la Alcaldía Mayor, el Departamento Administrativo de Bienestar Social y las demás entidades competentes, quienes de manera concertada con la sociedad civil, las organizaciones de personas mayores y las entidades de orden nacional e internacional, velarán por la ejecución, seguimiento, cumplimiento y continuidad de sus políticas, estrategias y disposiciones

- **DECRETO 345 DE 2010**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Adoptase la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital, 2010 - 2025, en el marco de una Ciudad de Derechos que reconozca, restablezca y garantice los derechos individuales y colectivos de las personas mayores, contenida en el documento Anexo que hace parte integral del presente Decreto.

**ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.** La Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital aplicarán en el territorio urbano y rural de Bogotá Distrito Capital, también tendrá alcance en la Región Capital, en el marco de los convenios que existan o se firmen para el fortalecimiento de la gestión en los territorios.

**ARTÍCULO 9. DIMENSIONES, EJES Y LÍNEAS.** La Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital se estructura a partir de las siguientes

dimensiones: Vivir como se quiere en la vejez, vivir bien en la vejez, vivir sin humillaciones en la vejez y envejecer juntos y juntas.

Eje 7: Cuidándome y cuidándonos: este eje contiene los sistemas y los mecanismos que garanticen la protección y restablecimiento de los derechos de las personas mayores que se han conculcado y que vulneran su integridad física, psicológica y moral; este eje agrupa las siguientes líneas/derechos: - Derecho al acceso a la justicia. - Derecho a la protección y el cuidado.

**ARTÍCULO 10. INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA POLÍTICA.** Esta política pública, en coherencia con sus componentes: el envejecimiento y la vejez, compromete el conjunto de políticas de la ciudad y el accionar del sector público y privado que conforman el distrito, la región y el país; además de la imprescindible voluntad política, se demanda de la incorporación del enfoque de derechos humanos, su especificidad con los componentes de envejecimiento y vejez en la estructura, oferta y prácticas institucionales. También requiere fortalecer y estimular la participación de las personas mayores a nivel distrital y local, en la definición de prioridades y proyectos territoriales, asignación de recursos, fortalecimiento de redes que incorporen a los diferentes actores sociales.

## VI. COMPETENCIA DEL CONCEJO

- **Constitución Política de Colombia 1991**

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

- **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.

## VII. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el análisis del impacto fiscal en cualquier proyecto de acuerdo que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el marco fiscal de mediano plazo, así mismo, deberá estar incluido expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámites respectivas.

Sin embargo, es relevante mencionar, que para el caso concreto, la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

*“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.*

*“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.*

Sin otro particular.

Cordialmente,

**ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO**

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático

**DANIEL ANDRÉS PALACIOS**

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático

**ANDRÉS EDUARDO FORERO**

Concejal de Bogotá D.C.

Vocero de la Bancada

**DIEGO FERNANDO DEVIA**

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático

**DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE**

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático

**PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN**

Concejal de Bogotá D.C.

Partido Centro Democrático



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 194 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LOS PARÁMETROS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE DETECCIÓN TEMPRANA Y ATENCIÓN OPORTUNA DE LA ENFERMEDAD DE ALZHEIMER EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el Decreto-Ley 1421 de 1993, en su artículo 12, numerales 1 y 25;

### **ACUERDA:**

**ARTICULO 1°.** Defínanse los parámetros para el diseño e implementación del programa de detección temprana y atención oportuna para las personas que padecen la enfermedad de Alzheimer en el Distrito Capital.

**ARTÍCULO 2°.** Para los efectos del presente acuerdo, la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Salud, promoverán desde su ámbito de competencia en coordinación con la Secretaría de integración social, así como de las entidades competentes, las intervenciones dirigidas a las personas con demencia causada a raíz del padecimiento del Alzheimer, a su familia, sus cuidadores y/o su red vincular de apoyo.

**ARTÍCULO 3°.** Son objetivos de este programa:

- a. Identificar signos tempranos poblacionales que sugieran la presencia de la enfermedad de Alzheimer.
- b. Fomentar desde el Estado, la familia y la sociedad, la cultura del buen trato y el aprecio a los enfermos de Alzheimer.
- c. Sensibilizar y concienciar a la sociedad sobre la enfermedad.
- d. Diseñar e implementar estrategias de capacitación y preparación para los cuidadores en la atención a las personas con Alzheimer en conjunto con otros actores diferentes al sector salud y con el apoyo de diferentes Organizaciones no Gubernamentales para su implementación.
- e. Fomentar la colaboración intersectorial para atención, cuidado y fomento de investigación sobre la enfermedad de Alzheimer y con el apoyo de diferentes Organizaciones no Gubernamentales para su implementación.

**ARTÍCULO 4°.** Los gastos presupuestales que genere este acuerdo, serán con cargo a lo establecido en los presupuestos anuales de cada entidad.

**ARTÍCULO 5°. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ**  
Presidente Concejo de Bogotá D.C.

**LUIS ALBERTO DONOSO RINCÓN**  
Secretario General de Organismo de Control

**ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO**  
Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.

## **OBJECIONES AL PROYECTO DE ACUERDO N° 596 DE 2017**

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

**ASUNTO:** Su oficio No.: 2018EE4286. Objeción **parcial** al Proyecto de Acuerdo No. 596 de 2017 “*Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la Política Pública de la bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”. Radicados Nos. 1-2018-4693, 1-2018-4709, 1-2018-4817, 1-2018-4820, 1-2018-4958, 1-2018-4893, 1-2018-4883, 1-2018-4969, 1-2018-5013 y 1-2018-5102. **SDQS:** 847422018 y 837852018.

Respetado doctor Donoso:

Recibido para sanción el proyecto de Acuerdo Distrital No. 596 de 2017, se precisa formular objeción jurídica parcial contra el artículo 4 (parcial) y el artículo 5, de conformidad con lo establecido en el artículo 23 del Decreto Ley 1421 de 1993, en concordancia con el artículo 81 del Acuerdo Distrital 348 de 2008.

Las disposiciones que se objetan son las que a continuación se subrayan:

***"ARTÍCULO 4. Implementación de la Política Pública de la Bicicleta.** El Gobierno Distrital diseñará, implementará y divulgará una política pública que recoja los lineamientos establecidos en el presente Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta como su medio de transporte contar con las garantías de infraestructura, seguridad y reconocimiento de acuerdo con los enfoques planteados en este Acuerdo, en igualdad de condiciones con las que cuentan quienes utilizan cualquier otro medio de transporte.*

***Parágrafo 1.** La Secretaría Distrital de Movilidad será la entidad responsable de estructurar y coordinar las instancias y mecanismos propuestos para la implementación de la Política Pública de la Bicicleta con fundamento en los lineamientos establecidos en el presente Acuerdo.*

***Parágrafo 2.** La actualización de la Política Pública de la Bicicleta estará sujeta a las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad vigentes.*

***ARTÍCULO 5. Participación ciudadana en los programas de la bicicleta.** Créase el Consejo Distrital de la Bicicleta y los Consejos Locales de la Bicicleta los cuales funcionarán como instancias de coordinación y articulación de las estrategias, planes y programas que se desarrollen en la ciudad sobre la bicicleta. Se conformará un Consejo Local de la Bicicleta en cada localidad, y el Consejo Distrital de la Bicicleta será integrado por un representante de cada uno de los consejos locales y por el Secretario Distrital de Movilidad, el Secretario Distrital de Gobierno, el Director del Instituto Distrital de Participación y la Acción Comunal o sus delegados, y demás entidades que determine la Administración Distrital.*

***Parágrafo 1.** La Secretaría Distrital de Movilidad conformará un Comité Interinstitucional del cual también harán parte la Secretaria Distrital de Planeación, la Secretaria Distrital de Gobierno, la*

Secretaría Distrital de Educación, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, la Secretaría Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio S.A., y el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal, y otras entidades relacionadas.

**Parágrafo 2.** La Administración en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará la creación y el funcionamiento de los Consejos Locales y el Consejo Distrital de la Bicicleta, y el Comité Interinstitucional. (Subrayado fuera del texto original).

## OBJETO GENERAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objeto del proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, conforme el epígrafe y lo señalado en el artículo 1 del mismo, es establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir la bicicleta como medio de transporte.

### 1. OBJECIONES POR RAZONES JURÍDICAS

#### 1.1. El Concejo de Bogotá no tiene competencia para diseñar y/o implementar instancias de coordinación.

En relación con la competencia del Concejo Distrital para presentar proyectos de acuerdo, debe tenerse en cuenta que ésta se encuentra restringida en lo que se refiere a las iniciativas relacionadas con las temáticas señaladas en el inciso 2 del artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993, Acuerdos que solo pueden ser dictados o reformados a iniciativa del Alcalde Mayor.

Al respecto, la citada norma dispone:

**ARTÍCULO.- 13. Iniciativa.** (...)

**Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde.** (Destacado fuera del texto original).

Por su parte, el artículo 12 ibídem al señalar las atribuciones que corresponden al Concejo Distrital, en el numeral 8 dispone:

**“Artículo.- 12. Atribuciones.** Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley (...)

**8. Determinar la estructura general de la Administración Central, las funciones básicas de sus entidades y adoptar las escalas de remuneración de las distintas categorías de empleos.** (Destacado fuera del texto original).

Observados sistemáticamente estos artículos, es inexorable concluir que las materias sobre las cuales el Concejo Distrital es competente para presentar proyectos de acuerdo es taxativamente limitada, toda vez que las atribuciones consagradas en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, en lo que a su iniciativa corresponde, deben valorarse a la luz del artículo 13 ibídem, en el cual se le otorga restrictivamente la competencia en la iniciativa para su presentación al Alcalde Mayor respecto de determinados asuntos.

Dentro del grupo de iniciativas que están reservadas en su presentación al gobierno distrital, forman parte las alusivas a la creación, modificación, supresión y/o transformación de entidades y organismos distritales, que conforman la administración distrital, de cuya estructura administrativa hacen parte las comisiones, los comités, las juntas y, en fin, todos los organismos, instancias, dependencias o niveles permanentes que conformen y hagan parte de la organización del Distrito Capital, por lo que el proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, tal como se aprobó en esa Corporación, es jurídicamente inviable por controvertir el ordenamiento jurídico.

A efecto de precisar en qué radica la referida consideración derivada de la falta de competencia del Concejo de Bogotá, D.C., para crear las instancias propuestas en los apartes arriba subrayados de los artículos 4 y 5 del proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, es del caso traer a colación lo señalado por la Sección Primera, Subsección "A", del Tribunal Administrativo de Cundinamarca en la providencia proferida el 3 de junio de 2004 en el expediente No. 2004-0052, M.P. Hugo Fernando Bastidas Bárcenas.

En la citada providencia se decidió sobre la objeción presentada por el Alcalde Mayor al proyecto de Acuerdo 115 de 2002, a través del cual se pretendía la creación de la Comisión Distrital de Ciencia y Tecnología, y cuya iniciativa fue del Concejo Distrital. La principal objeción por parte del primer mandatario de la ciudad, radicó en haber sido presentado el proyecto de acuerdo por su parte; frente a lo cual la Jurisdicción Contencioso Administrativa declaró fundada la objeción formulada.

Así, el Tribunal consideró lo siguiente:

*"Para la Sala no hay duda de que las comisiones, comités, juntas y en fin, todos los organismos, instancias, dependencias o niveles permanentes que conformen y hagan parte de la organización del Distrito Capital son partes de la llamada estructura administrativa de la entidad territorial.*

*Según la Constitución Política, tanto a nivel nacional como a nivel departamental y municipal, corresponde al órgano colectivo de elección popular pertinente la fijación de esa estructura. Empero, la iniciativa en esas materias corresponde al gobierno nacional, departamental o municipal. Así se deduce de los artículos 150-7, 154; 300-7; 313-6; Y 71 de la Ley 136 de 1994, en esa misma línea están los artículos 12-8 y 13 del Decreto 1421 de 1993 o Estatuto Especial de Bogotá.*

*Como claramente está establecido que el Alcalde Mayor de Bogotá no tuvo iniciativa alguna en la ideación y aprobación del proyecto de acuerdo objetado sobre la Comisión Distrital de Ciencia y Tecnología, la objeción prosperará. Entre la corporación de elección popular y el Alcalde Mayor debe haber colaboración armónica para sacar adelante las ejecutorias y los actos de la Administración. La iniciativa en cabeza del Alcalde es un mecanismo institucional necesario para desarrollar y garantizar la*

*colaboración de ambos poderes. De ahí que sea necesario que se respete y atienda*". (Subrayado fuera del texto original).

El referido pronunciamiento jurisprudencial del Tribunal Administrativo de Cundinamarca resulta relevante y aplicable al presente caso, toda vez que dicha Corporación es la instituida por el legislador para resolver acerca de las objeciones por inconstitucionalidad o ilegalidad formuladas por el Alcalde Mayor a los proyectos de acuerdo aprobados por el Concejo de Bogotá, D.C., cuando quiera que las mismas sean rechazadas por el Cabildo Distrital.

Significa lo anterior que, la presentación de proyectos de acuerdo que pretenda la creación de comisiones, comités, juntas y todos los demás organismos, instancias, dependencias o niveles permanentes que conformen y hagan parte de la organización de Bogotá, D.C., y que constituyen la estructura administrativa de la entidad territorial, como ocurre con las disposiciones objetadas del proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, deberán ser presentados de forma exclusiva por el Alcalde Mayor, sin perjuicio de la competencia del Concejo Distrital para introducirles modificaciones a los mismos, de acuerdo con lo preceptuado en el inciso 2 del artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993.<sup>48</sup>

De igual modo, es importante señalar que el Decreto Distrital 547 de 2016 *"Por medio del cual se fusionan y reorganizan las Instancias de Coordinación con fundamento en las facultades extraordinarias otorgadas al Alcalde Mayor de Bogotá por el artículo 118 del Acuerdo 645 de 2016, y se dictan otras disposiciones"* estableció en su artículo 7 que los temas que deban surtir un proceso de coordinación deberán tratarse en los espacios existentes, evitando la creación de nuevas instancias de esta naturaleza y que la creación de las mismas, debe contar con la aprobación previa de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., y de la Secretaría Distrital de Planeación, cuyo trámite deberá ser gestionado por el sector administrativo interesado mediante solicitud que contenga la justificación técnica y jurídica.

También prevé el párrafo del artículo 7 ídem que cuando se trate de una instancia de coordinación de las Alcaldías Locales, su creación debe contar con la aprobación de la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, D.C., y la Secretaría Distrital de Planeación.

Adicionalmente, el referido Decreto Ley 1421 de 1993 en el numeral 3 del artículo 38 establece claramente como atribución del Alcalde Mayor la de *"Dirigir la acción administrativa y asegura el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de obras a cargo del Distrito"*, siendo de su resorte la definición de ese tipo de instancias, o por lo menos la iniciativa de los proyectos de acuerdos que tengan tal finalidad.

Así las cosas, al crear el artículo 5 del proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017 nuevas instancias, esto es, un (1) *"Consejo Distrital de la Bicicleta"*, veinte (20) *"Consejos Locales de la Bicicleta"* y un (1) *"Comité Interinstitucional"*, evidentemente su iniciativa correspondía al Alcalde Mayor de Bogotá, por lo tanto, el Concejo Distrital carecía de competencia para presentar tal iniciativa.

---

48

En lo que se refiere la parte subrayada del párrafo 1 del artículo 4 ibídem, es del caso señalar que en esta se le otorga la competencia a la Secretaría Distrital de Movilidad como responsable de estructurar y coordinar de las instancias creadas en el artículo 5 ejusdem, los efectos de la objeción de esta última disposición también recaen y afectan a la primera.

Delimitado lo anterior, conviene concluir nuestros argumentos señalando que en Colombia el sistema de atribución de competencias a las autoridades administrativas corresponde al que la doctrina ha denominado como el de competencias expresas, en el cual las autoridades sólo pueden ejercer las funciones que expresamente les han sido atribuidas por la Constitución y la Ley; y a esta conclusión se llega de la interpretación sistemática de los artículos 6, 121 y 122 de nuestra Carta Política.

Al respecto es del caso traer a colación que el Consejo de Estado ha señalado:

“De esta manera la ley, al configurar el ámbito competencial de las administraciones públicas, crea el marco jurídico de sus actuaciones y, por consiguiente, las condiciones bajo las cuales se podrá determinar si los actos administrativos mediante los cuales se manifiesta la voluntad de la administración son o no conformes con el principio de legalidad. De aquí que la competencia sea presupuesto de la actuación legal de las autoridades, y que el carecer de ella sea causal de nulidad de los actos administrativos de conformidad con lo previsto en el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo.”<sup>49</sup>

### **1.2 Los artículos 4 (parcial) y 5 del Proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, desconocen las acciones de racionalización de instancias ordenadas por el mismo Concejo Distrital, y que impulsa la Administración Distrital.**

El proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, en el artículo 5, en consonancia con los apartes subrayados del párrafo 1 del artículo 4, como se dijo anteriormente, establece la creación de los siguientes consejos y comité:

1. Un (1) “*Consejo Distrital de la Bicicleta*” con la participación de dos (2) Secretarios Cabeza de Sector Administrativo, un (1) Director de una entidad descentralizada, un (1) representante de cada uno de los veinte (20) “*Consejos Locales de la Bicicleta*”, y demás entidades que determine la Administración Distrital.
2. Veinte (20) “*Consejos Locales de la Bicicleta*”, concebidos como “*instancias de coordinación y articulación de estrategias, planes y programas que se desarrollen en la ciudad sobre la bicicleta*”.
3. Un (1) “*Comité Interinstitucional*” que incluye ocho (8) Secretarías, cuatro (4) entidades descentralizadas, y otras entidades relacionadas.

<sup>49</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto del 23 de febrero de 2012. Exp. No. 1100-0306000201200004-00(C). C.P. Enrique José Arboleda Perdomo.

Al respecto, debe precisarse que durante el trámite del proyecto de acuerdo su viabilidad fue condicionada a que se otorgara un pronunciamiento positivo por parte de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., toda vez que, a dicho Sector Administrativo, le compete lo relacionado con la creación y racionalización de las diferentes instancias de coordinación intersectoriales en el Distrito Capital.

En efecto, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera, que actúa como cabeza del sector Gestión Pública, y que tiene por objeto, al tenor del artículo 1 del Decreto Distrital 425 de 2016 *“Por medio del cual se modifica la Estructura Organizacional de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.”*, orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas para el fortalecimiento de la función administrativa de los organismos y entidades de Bogotá, Distrito Capital, mediante el diseño e implementación de instrumentos de coordinación y gestión, así como la promoción del desarrollo institucional.

A su vez, la Dirección Distrital de Desarrollo Institucional, dependencia que hace parte de la referida Secretaría, tiene la función, conforme al artículo 17 del Decreto Distrital 425 de 2016, de: *“conceptuar sobre la organización y ajuste de la estructura general del Distrito”*.

Por otro lado, el Acuerdo Distrital 257 de 2006 *“Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”*, prevé en los artículos 32 y 33<sup>50</sup> las instancias del Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito, entendido como el conjunto de políticas, estrategias, instancias y mecanismos que permiten articular la gestión de los organismos y entidades distritales, asunto directamente relacionado con las funciones asignadas a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., en el citado Decreto Distrital 425 de 2016 y con lo dispuesto en los artículos 7 y 8 del Decreto Distrital 547 de 2016 *“Por medio del cual se fusionan y reorganizan las instancias de Coordinación con fundamento en la facultades extraordinarias otorgadas por el Alcalde Mayor de Bogotá por el artículo 118 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, y se dictan otras disposiciones”*.

---

<sup>50</sup> *“Artículo 32. Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital. El Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital es el conjunto de políticas, estrategias, instancias y mecanismos que permiten articular la gestión de los organismos y entidades distritales, de manera que se garantice la efectividad y materialización de los derechos humanos, individuales y colectivos, y el adecuado y oportuno suministro de los bienes y la prestación de los servicios a sus habitantes.*

*El Sistema integra, en forma dinámica y efectiva, las políticas distritales con el funcionamiento de los organismos y las entidades entre sí y establece mecanismos de interrelación entre éstos y las formas organizadas de la sociedad.*

**Artículo 33 Instancias del Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital.** *Las instancias del Sistema de Coordinación del Distrito Capital son:*

- a. El Consejo de Gobierno Distrital,
- b. El Consejo Distrital de Seguridad
- c. Los Consejos Superiores de la Administración Distrital,
- d. Los Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo,
- e. Las Comisiones Intersectoriales,
- f. Los Consejos Consultivos y
- g. Los Consejos Locales de Gobierno. (...).”

De allí la necesidad de contar con el concepto favorable de ese Sector Administrativo para otorgar viabilidad jurídica al referido artículo 5 y párrafo 1 del artículo 4 de la iniciativa. En cumplimiento de tal atribución, la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., se pronunció de forma reiterada durante el año 2017, en el sentido de que el proyecto de acuerdo del asunto podía ser viable siempre y cuando se suprimiera la creación de las instancias de coordinación que se proponía crear.

Dicha postura se sustentó en el proceso de racionalización de instancias que adelanta la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., con fundamento en lo establecido por el Decreto Distrital 547 de 2016, el cual, se destaca, fue expedido con base en las facultades extraordinarias otorgadas por el Cabildo Distrital al Alcalde Mayor de Bogotá, mediante el artículo 118 del Plan de Desarrollo *"Bogotá Mejor para Todos"*, y el cual tenía como propósito principal, racionalizar las instancias de coordinación existentes a efecto de garantizar su eficiencia, sumado al hecho de que, en la actualidad existen dos (2) instancias de coordinación en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad que pueden subsumir con suficiencia las instancias que con la iniciativa se pretenden crear.

En efecto, frente a la conformación de esas nuevas instancias de coordinación, la Secretaría Distrital de Movilidad destacó la actual existencia del *"Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad"*, creado mediante el Decreto Distrital 505 de 2007, modificado por el Decreto Distrital 527 de 2014, como instancia de articulación para la adopción y formulación de políticas y estrategias de los sectores administrativos de Coordinación de Movilidad y el escenario para el seguimiento a su ejecución.

Así mismo, la cabeza del sector movilidad expresó, en sus comentarios para sanción, que el proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017 desconoce que en las localidades existen actualmente los *"Centros Locales de Movilidad"*, en los que se generan, para la ciudadanía, espacios de participación y conocimiento de todas las políticas, programas y estrategias en torno a la movilidad, incluidas las referentes a la promoción y el uso de la bicicleta.

## 2. CONCLUSIÓN

El Consejo Distrital de la Bicicleta, los Consejos Locales de la Bicicleta y el Comité Interinstitucional que se pretenden conformar con el proyecto de Acuerdo Distrital 596 de 2017, son instancias de coordinación sobre las cuales, conforme a las disposiciones previamente citadas, solo el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., tiene la competencia legal para su creación, o por lo menos la iniciativa de los proyectos de acuerdos que tengan tal finalidad.

Lo anterior supone la improcedencia del artículo 5 del proyecto de Acuerdo Distrital en cita, al crear dichas instancias y del párrafo 1 del artículo 4 que alude a su estructuración y coordinación a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, por tratarse dichas materias de asuntos de competencia exclusiva del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., toda vez que las instancias de coordinación son mecanismos a través de los cuales ejerce la acción administrativa y corresponden a elementos que hacen parte de la Estructura General de la Administración Distrital.

De igual modo, las disposiciones objetadas desconocen de forma evidente que una iniciativa de esta naturaleza -incluso si hubiere sido presentada por el Alcalde Mayor como Jefe de la Administración Distrital- debe contar con la aprobación previa de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., la Secretaría Distrital de Planeación y de la Secretaría Distrital de Gobierno, al crear nuevas instancias de coordinación que llegan, además, hasta el nivel local.

En este sentido, bajo la consideración de que el artículo 5 del Proyecto de Acuerdo 596 de 2017, tal como se precisó anteriormente, es contrario al régimen legal aplicable, por cuanto crea nuevas instancias de coordinación a nivel distrital, llegando incluso al nivel de localidades, modifica la Estructura General de la Administración, con lo cual se evidencia una falta de competencia del Concejo Distrital y un desconocimiento de las atribuciones exclusivas del Alcalde Mayor, otorgadas por los artículos 12, 13, artículo 38 numeral 3 y 55 del Decreto Ley 1421 de 1993<sup>51</sup>, así como lo estatuido en el Decreto Distrital 547 de 2016 *“Por medio del cual se fusionan y reorganizan las instancias de Coordinación con fundamento en la facultades extraordinarias otorgadas por el Alcalde Mayor de Bogotá por el artículo 118 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, y se dictan otras disposiciones”*, se considera que no es procedente su sanción, por lo cual, el mismo se devuelve para que se surta el trámite pertinente.

Por último, se ordenará la publicación del presente escrito de objeciones en el Registro Distrital, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 81 del Acuerdo Distrital 348 de 2008.

Atentamente,

**RAÚL JOSÉ BUITRAGO ÁRIAS**

Alcalde Mayor (E)

c.c. **Doctor Francisco Alfonso Soler Bejarano.** Subdirector de Imprenta Distrital. Calle 11 Sur No. 1-60 Este.

Anexo: Una (1) carpeta.

Proyectó: Fernando Pachón Piñeros  
Revisó: Ana Lucy Castro Castro  
William Antonio Burgos Durango  
Aprobó: Dalila Astrid Hernández Corzo

<sup>51</sup> Decreto Ley 1421 de 1993

*“Artículo. - 55. Creación de entidades. Corresponde al Concejo Distrital, a iniciativa del alcalde mayor, crear, suprimir y fusionar secretarías y departamentos administrativos, establecimientos públicos, empresas industriales o comerciales y entes universitarios autónomos y asignarles sus funciones básicas. También le corresponde autorizar la constitución de sociedades de economía mixta. La constitución de entidades de carácter asociativo en los sectores de las telecomunicaciones y la ciencia y la tecnología se registrará por la Ley 37 de 1993, el Decreto-ley 393 de 1991 y las demás disposiciones legales pertinentes.*

*En ejercicio de la atribución conferida en el artículo 38, ordinal 6o, el alcalde mayor distribuirá los negocios y asuntos, según su naturaleza y afinidades, entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas, con el propósito de asegurar la vigencia de los principios de eficacia, economía y celeridad administrativas.*

*Con tal fin podrá crear, suprimir, fusionar y reestructurar dependencias en las entidades de la administración central, sin generar con ello nuevas obligaciones presupuestales. Esta última atribución, en el caso de las entidades descentralizadas, la ejercerán sus respectivas juntas directivas.”* (subrayado fuera de texto).