



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2757 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO. ABRIL 25 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 211 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”	3711
PROYECTO DE ACUERDO N° 212 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL PROGRAMA AGENTES DE PAZ EN UNA POBLACIÓN DE NIÑAS, NIÑOS Y JÓVENES ENTRE LOS 5 Y 17 AÑOS, VÍCTIMAS DE VIOLENCIA POLÍTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”	3728
PROYECTO DE ACUERDO N° 213 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3748
PROYECTO DE ACUERDO N° 214 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA EL 25 DE OCTUBRE COMO EL DÍA DISTRITAL DEL CALZADO, EL CUERO, LA MARROQUINERÍA Y AFINES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3775
PROYECTO DE ACUERDO N° 215 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE PROMUEVE Y FOMENTA EL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES ELÉCTRICOS QUE GENEREN CERO EMISIONES DE MATERIAL CONTAMINANTE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3789

PROYECTO DE ACUERDO N° 211 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene por objeto la creación de una Zona Adelantada de uso exclusivo para motocicletas en las principales intersecciones semaforizadas de Bogotá, con el fin de ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando el zig-zag y permitiendo fluidez cuando el semáforo se pone en verde.



MARCO DE REFERENCIA

En los últimos años, ha aumentado el parque automotor matriculado en Bogotá. En el año 2004 la Secretaría Distrital de Movilidad registraba 762.028 vehículos, para el año 2016, doce años después, el Registro Distrital Automotor señala 2.223.638 vehículos, lo que equivale a un aumento en 291%.

El parque automotor de motocicletas en Bogotá vive un crecimiento constante, que se sitúa en promedio en el 17.01% anual. De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, en 2016 se encuentran registradas en Bogotá 466.046 motocicletas que representan el 20,9% del parque automotor; sin embargo, es importante aclarar, que en Bogotá transitan a diario motos que no fueron registradas en la ciudad, por lo tanto la cantidad de motocicletas que se movilizan podría ser mayor.

Tabla 1. Crecimiento parque automotor (motocicletas) para los años 2007 a 2016

Año	Parque Automotor	Crecimiento
2007	116.197	
2008	145.197	24,96%
2009	169.145	16,49%
2010	210.942	24,71%
2011	274.736	30,24%
2012	333.188	21,28%
2013	385.273	15,63%
2014	424.588	10,20%
2015	455.217	7,21%
2016	466.046	2,38%
Promedio		17,01%

En cuanto al número de viajes que se realizan a diario en motocicleta, para el año 2011, en Bogotá, se registraban 411.095 viajes, 4 años después, según la encuesta de movilidad en 2015, se generan cerca de 12.755.826 viajes diarios (Considerando viajes peatonales mayores a 15 minutos), los viajes en motocicleta corresponden a 699.227 lo que equivale al 5,50%, del total, esto significa un crecimiento del 41,2% en este periodo de tiempo.

De igual forma, durante el año 2015, en el país se vendieron 678.894¹ motocicletas, de las cuales 603.346 fueron ensambladas en Colombia y 755.408 importadas, de acuerdo con la Asociación Nacional de Empresarios – ANDI, Colombia ocupa el segundo lugar en la región después de Brasil en producción de motocicletas.

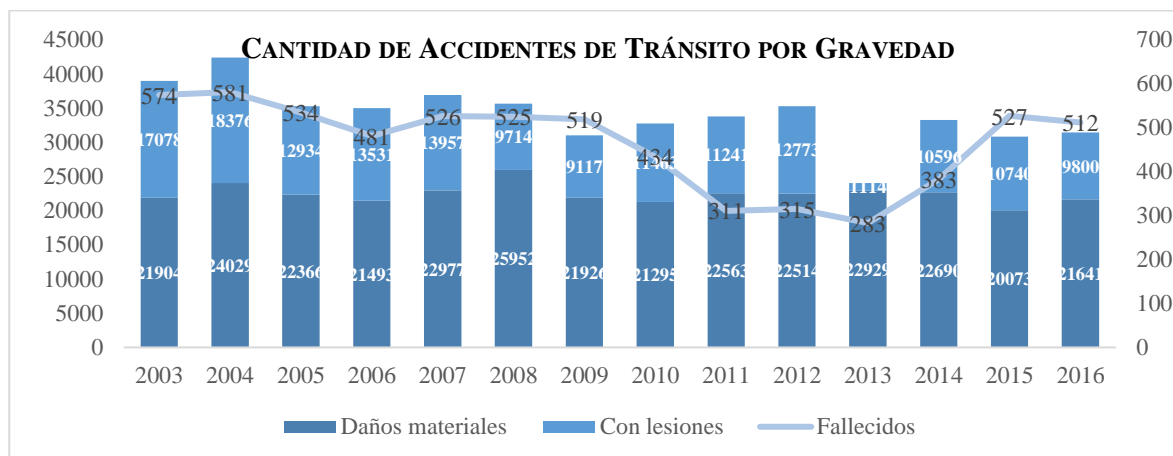
En 15 años la cantidad de motocicletas en el país aumentó 312,2%, con un crecimiento promedio anual del 20,8%, es decir, en el año 2000 se vendía 57.528 motocicletas nuevas y en 2015 se vendieron 678.894 unidades, de las cuales 11,12% fueron importadas y el 88.87% se ensamblaron en Colombia.

El aumento del parque automotor ha significado un aumento del número de viajes diarios, sin embargo, esta variable no guarda una correlación directa con el aumento en el número de accidentes

¹ Asociación Nacional de Empresarios de Colombia.

Disponible en: <http://www.andi.com.co/cinau/Paginas/default.aspx>

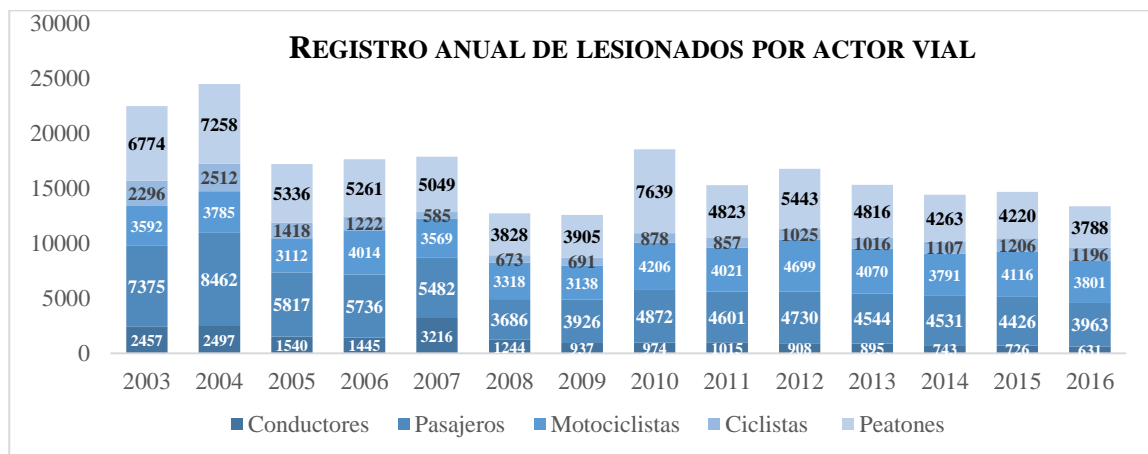
de tránsito en la ciudad. En este sentido, se observa una disminución de accidentes de tránsito en los últimos 12 años, puesto que en 2004 se registraron 42.986 accidentes tránsito y en 2016 se registraron 31.953, lo que equivale a una disminución del 25,6%.



Elaboración Propia.

Fuente Respuesta. 26928 SDM. 2015

Por otro lado, para estimar la gravedad de los accidentes de tránsito en la ciudad, este proyecto de acuerdo los clasifica en tres grupos: 1. Los accidentes en los cuales solo existió daños materiales, 2. Accidentes en los cuales los actores viales terminaron lesionados y, finalmente, 3. Accidentes en los cuales se tiene como resultado víctimas fatales. De acuerdo con ello, en 2004 de los 42.986 accidentes de tránsito 21.904 reportaron pérdidas materiales, 18.376 involucraron lesionados y 581 registraron víctimas fatales, para 2016² se registraron 31.953 accidentes de las cuales 21.641 equivalen solo a daños, 9.800 involucran lesionados y 512 registran víctimas fatales.



Elaboración Propia.

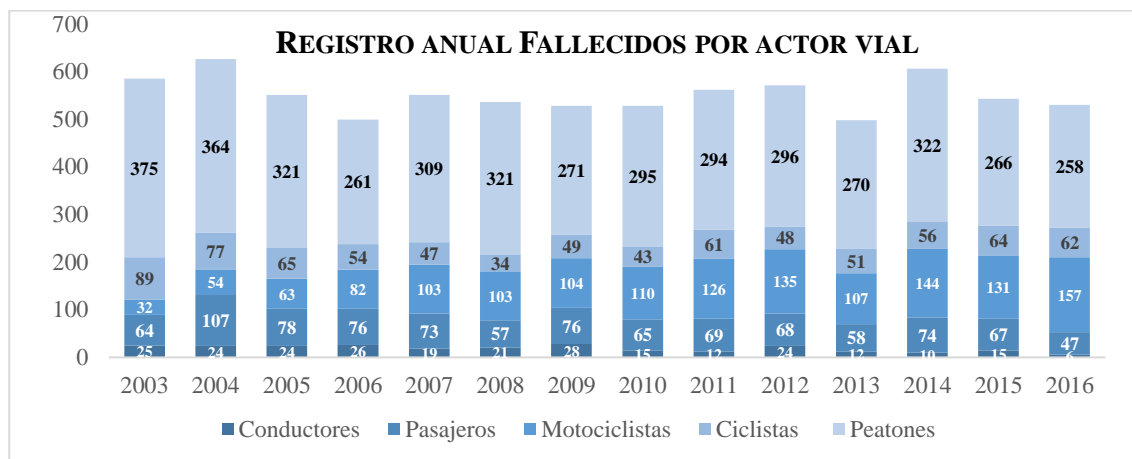
Fuente Respuesta. SDM – DSVCT- 617 – 17.

En cuanto al número de accidentes con víctimas fatales es importante señalar que en 2016 se reportaron 512 accidentes que involucraron 530 muertes. Lo más preocupante de esta situación es

² Periodo comprendido entre enero y noviembre de 2016.



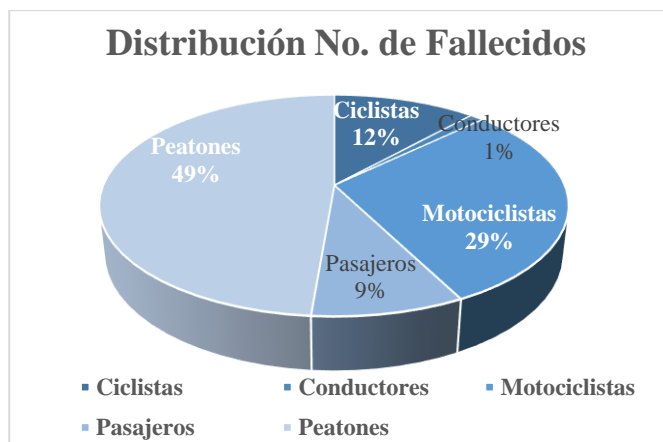
que cerca de la mitad de las muertes registradas corresponden a peatones con un 48.67%, seguido de los motociclistas con un 29.62%.



Elaboración Propia.

Fuente Respuesta. SDM – DSVCT- 617 – 17.

La tasa de motorización en Bogotá no explica el número de víctimas fatales involucradas en accidentes de tránsito, solo varía su distribución en cuanto a los actores viales, por tanto el número de accidentes de tránsito obedece al comportamiento de dichos actores en el escenario vial, a las medidas de seguridad y al desorden que se crea en las calles.



Elaboración Propia.

Fuente Respuesta. SDM – DSVCT- 617 – 17.

En cuanto a la accidentalidad vial y el uso de la motocicleta como medio de transporte a nivel nacional, en Colombia se registraron 3.257 muertes de motociclistas en accidentes de tránsito, es decir que en promedio cada día mueren 9 personas en el país. Así mismo, según datos del Instituto Colombiano de Medicina Legal y Ciencias Forenses INML, las muertes violentas presentaron una reducción del 4,39% en el 2013, lo que significó 105 casos menos que en el año 2012. En total, se presentaron 2.283 casos, de los cuales 56% corresponde a homicidios y 23% a accidentes de tránsito.

De acuerdo a la información suministrada por el Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana de la Secretaría de Gobierno, en el 2013 se registraron 527 muertes en eventos de tránsito en Bogotá. Del total de muertes fatales en accidentes de tránsito, el 77,61% de los casos (409) la víctima es un hombre y en el 22,39% restante (118) una mujer. Es decir, de 10 muertes en accidentes de tránsito aproximadamente 8 son hombres y 2 mujeres.

Choque con otro Vehículo

Tabla 2: Total accidentes con motocicleta involucrada discriminado por clase para los años 2007 a 2012

Clase Accidente / Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total	% Total
Choque con vehículo	3530	3272	3397	3963	4420	5266	23.848	59,403%
Atropello	1233	1049	1076	1328	1334	1612	7.632	19,011%
Otro	1559	1053	680	134	213	198	3.837	9,558%
Volcamiento	435	319	99	198	266	415	1.732	4,314%
Autolesión	0	0	0	948	374	341	1.663	4,142%
Choque con objeto fijo muro	155	101	86	85	65	104	596	1,485%
Choque con objeto fijo vehículo estacionado	58	65	47	38	48	28	284	0,707%
Caída ocupante		39	13	10	36	49	43	0,473%
Choque con objeto fijo baranda	21	19	11	13	21	19	104	0,259%
Choque con objeto fijo poste	17	13	15	20	20	19	104	0,259%
Choque con objeto fijo valla señal	13	7	5	9	12	11	57	0,142%
Choque con objeto fijo inmueble	4	6	5	4	1	6	26	0,065%
Choque con objeto fijo árbol	6	1	2	1	3	8	21	0,052%
Choque con semoviente	4	1	2	7	2	5	21	0,052%
Sin información	1	0	16	0	1	0	18	0,045%
Choque con objeto fijo semáforo	1	1	1	2	1	0	6	0,015%
Choque con objeto fijo hidrante	0	1	0	1	0	1	3	0,007%
Choque con objeto fijo tarima caseta	0	1	1	0	0	0	2	0,005%
Incendio	0	0	0	1	1	0	2	0,005%

Fuente: Elaboración propia. Datos Oficina de Información Sectorial SDM

La presente iniciativa apunta a gestionar el uso de la infraestructura vial en Bogotá por parte de los motociclistas, estableciendo una franja delimitada para este actor vial en las intersecciones semafóricas, permitiendo mayor orden y fluidez en las principales vías de la ciudad.

De acuerdo con la clasificación de la Ley 769 de 2002, la motocicleta es un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante. Para el año 2016 los accidentes en Bogotá donde están involucradas las motocicletas ascendieron a 7.760 lo que corresponde al 25% de los accidentes de tránsito que se presentan en Bogotá.

Los motociclistas de Bogotá, representados por la Asociación Motoclubes de Cundinamarca y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, acordaron promover comportamientos seguros que protejan la vida y mejoren la movilidad en la ciudad, acciones que permitan la reducción de muertes y heridos en accidentes de tránsito y la transformación de la cultura ciudadana en materia de movilidad.³

Sin embargo, los altos niveles de accidentalidad y la falta de claridad frente a la normatividad vial para el uso de las motos en la ciudad, evidencian la necesidad de implementar medidas para gestionar el tránsito de motocicletas por las calles de Bogotá. De esta manera, se podría evitar y reducir el número de accidentes, creando una cultura de buen comportamiento entre los conductores de este tipo de vehículos.

ANTECEDENTES

En la actualidad, no existen ejemplos en el país de ciudades que implementen Zonas Adelantadas o Zonas exclusivas para motociclistas en los semáforos o intersecciones. En ciudades como Cali y Bucaramanga, se han implementado carriles exclusivos para el tránsito de motocicletas, no obstante este no es el caso que queremos exponer para Bogotá.



Ilustración 1: Motovía al oriente de la ciudad.

³ Fuente: “Pacto por la motovilidad, encaminado a la prevención y reducción de accidentes de tránsito” Secretaría de Movilidad.

Archivo El País.

La zona adelantada para uso exclusivo de motocicletas es una medida que ha sido implementada en otros lugares del mundo donde ha arrojado muy buenos resultados, ciudades como Buenos Aires, Santiago de Chile y Madrid, han reducido considerablemente los accidentes donde se ven involucradas motocicletas. En la ciudad de Buenos Aires la medida comenzó como una prueba piloto en dos intersecciones muy transitadas de la ciudad y luego se extendió a otras; arrojando resultados positivos. En el caso del Ayuntamiento de Madrid, los espacios bajo análisis son denominados "Avanza Motos" y, de acuerdo a encuestas realizados a los motociclistas, más del 97% está de acuerdo con la medida que se ha implementado. Además, los resultados han sido positivos ya que no se han advertido situaciones de incidentes relacionados con la línea de detención en la capital de España.



Ilustración 2: Programa "Avanza Moto". Madrid-España



Ilustración 3: Zonas de Detención Exclusiva para Motos. Buenos Aires-Argentina

CONSIDERACIONES GENERALES

La cantidad de motocicletas en las calles representa una competencia entre vehículos por el uso de los carriles, lo que se traduce en un desorden que causa accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas. En Bogotá la Zona Adelantada se genera de manera informal en los semáforos de las principales vías, pues los motociclistas aprovechan cuando el semáforo está en rojo para adelantar entre carriles a los automóviles y ganar mayor velocidad al momento en que la luz se pone en verde.

Es de notar, que en cada cambio de semáforo a luz verde, las motocicletas se alejan rápidamente y esto se debe sencillamente a la segunda ley de Newton, la relación masa-fuerza que afirma que la aceleración se obtiene dividiendo la fuerza total por la masa, así pues entre menor sea la masa, más fácil resulta acelerar. Que las motocicletas avancen en bloque y se alejen adelante evitará el mortal zig-zag y el tránsito peligroso de estos vehículos entre los automóviles.



De acuerdo con los estudios anteriormente presentados es urgente buscar una solución que permita ordenar el acceso y uso de vías en la ciudad por parte de motociclistas de modo que los peatones y motociclistas cubren el 70% de las muertes y el 65% de los lesionados en el Distrito Capital.⁴

La delimitación de esta franja debe estar acompañada de una campaña pedagógica dirigida a todos los actores que hacen uso de la vía pública, incluidos peatones, motociclistas y conductores de

⁴ Reporte Anual de Movilidad 2014 N° 8. Observatorio de Movilidad. Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.

automóviles de manera que el respeto por la delimitación de las calles permita ordenar la movilidad de la ciudad.

MARCO JURÍDICO

LEYES NACIONALES

- La Ley 769 de 2002, “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”. Establece en el artículo 60, la obligatoriedad de transitar por carriles demarcados, así mismo en el artículo 68, se refiere a la Utilización de los carriles, en el Artículo 94 a las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, y finalmente en el Artículo 96 a las Normas específicas para motocicletas, Artículo 106 Límites de velocidad en vías urbanas.

Artículo 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Artículo 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 94.- NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de Bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Artículo 96.- NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. LAS MOTOCICLETAS SE SUJETARÁN A LAS SIGUIENTES NORMAS ESPECÍFICAS:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.
2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con

excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

- LEY 1239 DE 2008, Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002.

Artículo 106. - LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”.

COMPETENCIA DEL CONCEJO

El Concejo Distrital tiene la competencia para proponer, debatir y aprobar este proyecto de acuerdo según lo señalado en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, numerales 1 y 19 y el Artículo 13 los cuales establecen lo siguiente:

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

IMPACTO FISCAL

Para lo propuesto en este Proyecto de Acuerdo, la Administración Distrital no tendrá que incurrir en gastos adicionales, los recursos que se llegaran a requerir para la adecuación de las vías para la ejecución de este proyecto de acuerdo, serán asumidos por las entidades que tuvieron que hacerlo.

Atentamente,

HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

DAVID BALLEEN HERNÁNDEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.
VOCERA PARTIDO ALIANZA VERDE

JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

MARÍA FERNANDA ROJAS MARÍA
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

CLARA NAME RAMÍREZ
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.
VOCERA PARTIDO DE LA U

Original no firmado

RUBÉN DARÍO TORRADO P.
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

RICARDO ANDRÉS CORREA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

JULIO CÉSAR ACOSTA ACOSTA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

JORGE LOZADA VALDERRAMA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

JOSÉ DAVID CASTELLANOS ORJUELA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.



Original no firmado

ROBERTO HINESTROSA REY
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO CAMBIO RADICAL

Original no firmado

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

JORGE DURÁN SILVA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

LUZ MARINA GORDILLO
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

MARÍA VICTORIA VARGAS
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO LIBERAL

GERMÁN GARCÍA MAYA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

ÁNGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.



DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado

ANDRÉS FORERO MOLINA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO

GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERA PARTIDO CONSERVADOR

ROGER CARRILLO OCAMPO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

NELSON CUBIDES SALAZAR
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

OLGA VICTORIA RUBIO CORTÉS
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

JAIRO CARDOZO SALAZAR
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO MIRA

EMEL ROJAS CASTILLO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO LIBRES

Original no firmado

HOLLMAN FELIPE MORRIS RINCÓN
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO PROGRESISTAS

Original no firmado

JUAN CARLOS FLÓREZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO ASI

MARCO FIDEL RAMÍREZ ANTONIO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO OPCIÓN CIUDADANA



VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

MANUEL JOSÉ SARMIENTO
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

Original no firmado
XINIA NAVARRO PRADA
CONCEJALA DE BOGOTÁ D.C.

ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ
CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.
VOCERO PARTIDO POLO DEMOCRÁTICO



PROYECTO DE ACUERDO N° 211 DE 2018

PRIMER DEBATE

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2018

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial, la que le confiere el numeral 1 y 19 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Créanse las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS” en las vías de Bogotá debidamente definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, y conforme a la viabilidad técnica en cada caso en las principales vías semaforizadas de la ciudad.

PARÁGRAFO 1°: A partir de la fecha en todos los diseños viales de la ciudad se deberán tener en cuenta las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”.

ARTÍCULO SEGUNDO: Se entiende por “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”, la franja paralela y contigua al paso peatonal, que se encontrará señalizada horizontal y verticalmente.

PARÁGRAFO 1°: La señalización horizontal constará de dos líneas paralelas en pintura antideslizante y la imagen de una o varias motocicletas ubicadas en el medio de dichas líneas.

ARTÍCULO TERCERO: DIMENSIONES. Las dimensiones y especificaciones técnicas de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS” serán definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO CUARTO: Cuando el semáforo se encuentre en rojo, las motocicletas deberán adelantarse para ubicarse en las Zonas adelantadas para uso exclusivo de motocicletas.

ARTÍCULO QUINTO: La Secretaría Distrital de Movilidad coordinará las estrategias en asocio con la Secretaría de Cultura Recreación y Deporte y la Secretaría de Gobierno, para la implementación, ejecución, desarrollo y vigilancia de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”.

ARTÍCULO SEXTO: La Secretaria Distrital de Movilidad, dentro de los primeros cuatro (4) meses siguientes a la aprobación del presente Acuerdo deberá desarrollar todas las gestiones necesarias para la creación de las “ZONAS ADELANTADAS PARA USO EXCLUSIVO DE MOTOCICLETAS”.

ARTÍCULO SÉPTIMO: El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los ____ días del mes ____ de 2018.



PROYECTO DE ACUERDO N° 212 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL PROGRAMA AGENTES DE PAZ EN UNA POBLACIÓN DE NIÑAS, NIÑOS Y JÓVENES ENTRE LOS 5 Y 17 AÑOS, VÍCTIMAS DE VIOLENCIA POLÍTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

General.

Establecer el Programa Agentes de Paz *en una población de niñas, niños y jóvenes entre los 5 y 17 años, víctimas de violencia política* mediante el desarrollo de los componentes pedagógicos y psicológicos con el fin de lograr la reconstrucción del tejido social de la población descrita en las localidades con mayor presencia de población víctima del desplazamiento forzado.

Específicos.

- Disminución de las conductas delictivas en la población descrita, las cuales afectan la seguridad y la estabilidad de sus entornos.
- Propiciar la apropiación comunitaria, sicológica y cultural, cuya base sean los valores de la paz, la igualdad, la tolerancia, el respeto y la honestidad.
- Fomentar, en la población infante referida, el aumento de la capacidad colectiva de solución de conflictos a través del diálogo, la negociación y la competitividad pacífica.
- Acercar y facilitar el acceso a actividades comunitarias deportivas y culturales a las niñas, niños y jóvenes que hagan parte del programa.
- Incentivar la realización de actividades curriculares y extracurriculares en los colegios públicos de las localidades referidas, relacionadas con el fomento de actitudes y aptitudes adecuadas para la prevención de la violencia y el fomento de la paz.

- Creación de una Red Distrital Piloto, fundamentada en la autogestión social y en la participación social inclusiva para la formación de niñas y niños entre los 5 y 12 años, y adolescentes entre los 13 y 17 años, como Agentes de Paz, a partir del deporte y la cultura.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

La investigación realizada en la base de datos del Concejo de Bogotá D.C., permitió visualizar que en esta Corporación no existen antecedentes de proyectos de Acuerdos que estén relacionados con el tema planteado en la presente iniciativa.

3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Colombia ha tenido que soportar más de 50 años de violencia de todos los tipos, como consecuencia de un prolongado conflicto armado interno caracterizado por la presencia de grupos armados al margen de la ley, el tráfico de drogas, la desintegración familiar y la falta de autoridad por parte del Estado colombiano en algunos lugares del territorio nacional, que ha dejado como resultado trágico un número importante de víctimas.

Es necesario mencionar que la violencia es el uso intencional de la fuerza física y/o psicológica, el uso de amenazas contra uno mismo y contra otra persona, un grupo o una comunidad, que genera como consecuencia, algunas veces con una probabilidad importante, una serie de traumatismos, daños físicos y/o psicológicos, problemas de desarrollo social o, en el peor de los casos, la muerte⁵.

Asimismo, se puede establecer una diferenciación entre tres tipos de violencia,⁶ así: la violencia política, la violencia social y la violencia económica, las cuales no son necesariamente excluyentes entre sí. El Proyecto de Acuerdo que se presenta a consideración, se fundamenta en la violencia política, que es descrita como la comisión de actos violentos motivados por la obtención o el mantenimiento del poder político, que se manifiesta en fenómenos como la creación de grupos al margen de la ley (guerrillas y grupos de autodefensas), asesinatos selectivos, desplazamiento y desaparición forzosa, el reclutamiento de menores de edad, el control territorial y la violencia sexual como arma de guerra, viéndose victimizada principalmente la población civil.

Por su parte, las víctimas son definidas por la Ley 1448 DE 2011⁷, en su artículo tercero, como *“aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1o de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho*

⁵ Organización Mundial de la Salud (OMS). Temas de Salud. Violencia. Consultado: 27 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.who.int/topics/violence/es/>.

⁶ Violencia, marginalidad y exclusión; asunto de todos complejo, holístico y sistémico, Ana María Anguiano Molina, Leticia Calvo Vargas y Salvador Enrique Jiménez.

⁷ COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1448 de 2011. *“Por la cual se dictan medidas de atención, asistencia y reparación integral a las víctimas del conflicto armado interno y se dictan otras disposiciones”*.

Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno”.

Según información obtenida del Registro Único de Víctimas (RUV), para el 01 de enero de 2018, en el país se registraron 8.625.631 víctimas, de las causales 8.286.032 son víctimas del conflicto armado, desagregadas en los siguientes eventos, así:

Tabla 1 Víctimas del conflicto armado en Colombia, desagregada por hecho: ⁸

HECHO	PERSONAS
Abandono o Despojo Forzado de Tierras	6.023
Acto terrorista/Atentados/Combates/ Hostigamientos	98.250
Amenaza	375.928
Delitos contra la libertad y la integridad sexual	24.452
Desaparición forzada	168.875
Desplazamiento	7.338.916
Homicidio	993.882
Minas antipersonal/Munición sin explotar/Artefacto explosivo	13.455
Perdida de Bienes Muebles o Inmuebles	112.605
Secuestro	36.513
Sin información	144
Tortura	10.752
Vinculación de Niños Niñas y Adolescentes	8.551

Fuente: Registro Único de Víctimas, 01 enero de 2018.

Nota: El reporte muestra el número de personas por hecho victimizante. La suma de los valores de la tabla no refleja el total de víctimas únicas debido a que una persona puede reportar varios hechos victimizantes.

Como se puede observar, el desplazamiento es el hecho de mayor ocurrencia en el país y es un fenómeno que, si bien ha disminuido considerablemente, aún está latente. En el territorio nacional, Bogotá D.C. es una de las ciudades con mayor recepción de víctimas del conflicto armado interno, ocupando el segundo lugar después del departamento de Antioquia⁹. Por ejemplo, en el 2017 en el Distrito se reportaron un total de 6.366 personas provenientes de distintas partes del país víctimas del desplazamiento forzado, sin mencionar

⁸ Red Nacional de Información (RNI). Registro Único de Víctimas (RUV). Hechos. Consultado: 27 de enero de 2018. Disponible en: <https://rni.unidadvictimas.gov.co/RUV>.

⁹ Alta Consejería para las Víctimas, la Paz y la Reconciliación. “Plan de Acción Distrital 2016-2020”. 2. Diagnóstico- Caracterización. 2.2. Contexto de la Población Víctima en Bogotá. Julio 14 de 2016. Pág. 20. Consultado: 28 de enero de 2018. Disponible archivo PDF en: <http://www.victimasbogota.gov.co/node/355>.

las cifras de los años anteriores, pues, como se puede observar en la siguiente tabla, los índices de desplazamiento hacia la ciudad capital son elevados.

Tabla 2 Desplazamiento de personas por año en la ciudad de Bogotá D.C.

VIGENCIA	PERSONAS EXPULSADAS	PERSONAS RECIBIDAS	PERSONAS DECLARADAS
1996	112	3.582	1.405
1997	167	7.172	5.137
1998	173	8.672	5.383
1999	215	7.435	3.681
2000	309	12.274	7.241
2001	368	28.088	18.513
2002	605	54.346	35.486
2003	368	29.721	23.554
2004	524	29.864	23.299
2005	998	36.980	30.767
2006	1.102	45.178	40.930
2007	1.335	53.626	51.030
2008	1.410	49.016	49.810
2009	1.063	28.340	29.704
2010	459	17.548	18.040
2011	423	29.791	30.289
2012	579	20.093	27.833
2013	486	24.010	34.605
2014	581	23.233	40.061
2015	465	13.584	27.200
2016	244	6.728	9.946
2017	146	3.879	6.366

Fuente: Registro Único de Víctimas, 01 de enero de 2018.

Se ha identificado que entre las personas desplazadas existe un grupo etario caracterizado por niñas y niños entre los cinco (5) y doce (12) años, y adolescentes entre los ocho (8) y (16) años, quienes requieren una atención especial, de manera oportuna y eficaz por los diversos entes competentes.

En Bogotá D.C. residen 54.743 niñas, niños y adolescentes víctimas del conflicto armado, según el Sistema de Información de Víctimas de Bogotá (SIVIC). Llegan a la ciudad a vivir sobre todo a las localidades de Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, Suba, San Cristóbal y Usme.¹⁰ Y, según cifras suministradas por la Alta Consejería para las

¹⁰ Alcaldía Mayor de Bogotá. Secretaría General. "Casi 55.000 niños víctimas del conflicto viven en Bogotá". 18 de febrero de 2016. Consultado: 31 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/victimas/ninos-victimas-del-conflicto-viven-en-bogota> .

Víctimas, los menores de edad (niñas, niños y adolescentes entre los 0 y 17 años) que han sido víctimas y que residen en el distrito son 96.023.¹¹

Arriban a Bogotá con sus familias, luego de haber sido víctimas en otras regiones. La mayoría eligen la capital de la república como su destino por considerar que pueden tener más oportunidades; el Distrito los atiende y de acuerdo al estado de vulnerabilidad, les brinda ayuda, que puede ir desde albergue temporal, alimentación y aseo hasta atención primaria en salud.¹² La Administración Distrital, a través de sus centros y puntos de atención a víctimas, ha atendido 23.523 niños de 0 a 5 años, 18.951 entre 6 y 12 años y 12.681 entre 13 a 17, según el SIVIC¹³.

Se identifica como necesidad, entonces, que esta población de niñas y niños y jóvenes sean formados con valores de paz, convivencia, tolerancia y respeto, con el fin que sean capaces de sobrellevar los eventos traumáticos a los que fueron forzados, a la vez que se convierten en agentes multiplicadores de experiencias de reconciliación y de la prevención de la violencia en sus territorios, pues se considera una alternativa idónea y eficaz para ayudar a los infantes y jóvenes de las localidades más afectadas por la violencia a prevenir y controlar factores de riesgo (como por ejemplo la agresividad que los puedan conducir a la creación y/o recepción de conductas violentas) y a desarrollar aptitudes sociales que les permitan ser capaces de resolver conflictos de manera pacífica.¹⁴

Además, se reconoce el importante papel que juegan los colegios distritales en la implementación de este proyecto, motivo por el cual se advierte la necesidad de fortalecer los programas curriculares e interdisciplinarios y extracurriculares que brinden incentivos al desarrollo de conductas propicias para el desarrollo de iniciativas infantiles y juveniles de promoción de la paz, resolución de conflictos y prevención de la violencia.¹⁵ Por esta razón dentro del Proyecto de Acuerdo propuesto se propone vincular al número determinado de instituciones educativas públicas de las localidades objeto del Proyecto, para dar inicio a un plan piloto en el que se desarrollen las temáticas y estrategias propuestas en el Programa Agentes de Paz.

Reconstrucción del Tejido social

El tejido social se entiende como *“todo eso que tenemos en común quienes pertenecemos a una **comunidad**, es lo que nos une, que nos **identifica**, nos hace ser lo que somos y sentirnos parte de una misma cultura, de una misma **tradición**.(...) el tejido social lo conforma un **grupo de personas** que se **unen para satisfacer necesidades humanas** elementales o superiores, como son: alimento, salud, educación seguridad social, cultura, deporte, servicios públicos, transporte y todo lo que represente mejor calidad de vida.”*¹⁶

¹¹ Alta Consejería para los Derechos de las Víctimas, la Paz y la Reconciliación. Observatorio Distrital de Víctimas del Conflicto Armado, Paz y Reconciliación. Boletín Digital de Monitoreo, pág. 2. Consultado: 27 de enero de 2018. Disponible en: <http://victimasbogota.gov.co/sites/default/files/documentos/BoletinPrisma1.pdf> .

¹² Op cit..

¹³ Op cit..

¹⁴ Organización Mundial de la Salud (OMS). Centro de Prensa. Violencia Juvenil. Septiembre de 2016. Consultado: 27 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs356/es/> .

¹⁵ Ibíd.

¹⁶ <https://www.habitatmexico.org/b-el-tejido-social-55/>

Al verse forzada a dejar sus territorios, las comunidades experimentan una ruptura de su tejido social, como consecuencia de la pérdida del factor de cohesión. Esto nos lo explica mejor Germán Guzmán Campos, en su libro “La Violencia en Colombia”:

“Cuando se pertenece a un grupo se experimenta una poderosa sensación de seguridad. El campesino al saberse perseguido sin causa justificada, advierte que se le esfuma el factor máximo de cohesión que es su grupo veredal o vecinal, donde adquieren sentido de socialización, sufre el proceso natural de actitudes y hábitos, aprende la filosofía de lo práctico, aplica el sentido común, desarrolla actividades laborales y un rudimentario sentido comercial, encuentra amistades, emoción vital, afinidades síquicas, ayuda mutua, educación básica, interacción de servicios, colmo de aspiraciones, novia y esposa, hogar tibio.”¹⁷

Cuando son víctimas del desplazamiento, las personas experimentan una pérdida de todas estas aptitudes, y se ven obligados a establecer otro tipo de vínculo social en contextos que les resultan adversos dadas las condiciones socioeconómicas a las que son expuestos, pues en la mayoría de los casos los desplazados se ven obligados a huir dejando sus bienes y pertenencias y en el mejor de los casos alcanzan a vender por sumas ínfimas sus propiedades. En este orden de ideas, cuando el campesino se enfrenta a situaciones de violencia,

“Por simple impulso de conservación, integra un nuevo grupo que ciertamente desconoce: el de la lucha. En él se refugia, lo respalda, lo ayuda, hasta lo ama, aunque trágicamente, como algo que colma el vacío de seguridad social que ha perdido. Por desgracia, este grupo no encarna todo el conglomerado de intereses constructivos que implica la vereda en su prodigioso contenido social. En él encuentra a penas una parte de su región y de su gente. Los otros, los de distinto nombre político formaron toldo aparte. Esta descompensación veredal es uno de los fenómenos sociales más desastrosos para la futura estructuración republicana, porque altera por la base la estabilidad misma de la patria”.¹⁸

Largos años de conflicto ha generado en gran parte de la sociedad colombiana profundos sentimientos de desarraigo y resentimiento, en especial en aquellas personas que de una u otra manera tuvieron una relación directa con el conflicto, ya sea como víctima o victimario. Esto a su vez ha generado una ruptura del *tejido social*, especialmente en aquella población que ha sido víctima del desplazamiento forzado.

Dado lo anterior, es importante emprender acciones para que el fenómeno del desplazamiento no se convierta en una problemática a futuro en el Distrito Capital. Se hace necesario reestablecer y fortalecer **las relaciones significativas** que determina formas particulares de ser, producir, interactuar y proyectarse en los ámbitos familiares, comunitarios y laborales, propias del tejido social.¹⁹

Por lo tanto, es necesario llevar a cabo iniciativas como la que se pone a consideración del Cabildo Distrital mediante el presente proyecto, para que la población víctima de la violencia,

¹⁷ Guzmán Campos, Germán. “La violencia en Colombia: estudio de la ONU Proceso sociales”, 1962. Pág. 150.

¹⁸ *Ibíd.*

¹⁹ <https://www.habitatmexico.org/b-el-tejido-social-55/>

que en este caso se circunscribe a infantes entre los 5 y 12 años, y jóvenes entre los 13 y 17 años, pueda superar los efectos adversos que padecen como consecuencia del conflicto armado interno, y pueda generarse condiciones propicias para su readaptación pacífica en los lugares que se han convertido en sus nuevos territorios de vida. Para ello, se propone la formación de niñas, niños y jóvenes, pertenecientes al rango etario descrito, como Agentes de Paz capaces de promover la reconstrucción del tejido social, la construcción comunitaria de escenarios de paz y prevención de la violencia, en sus respectivos territorios. La importancia de trabajar con la población desplazada más vulnerable en temas de la reconstrucción del tejido social tiene que ver también con la necesidad de avanzar en principios como la solidaridad, de protección, de respeto a los derechos y seguridad ante las adversidades.

Por su parte, a esta población vulnerable que en su mayoría ha sido desplazada junto con sus familias, y han atravesado por situaciones que afectan sus derechos fundamentales, se le debe garantizar, de manera perentoria, la restitución efectiva de sus derechos, a través de estrategias alternativas como lo es la que se pretende materializar con el presente proyecto, pues a través de la promoción de espacios pacíficos y de sana convivencia se cumple con la obligación estatal de garantizarle el derecho constitucional a la paz y a la no repetición de las situaciones violentas por las cuales han tenido que atravesar en los últimos tiempos.

De otro lado, un estudio realizado por el ICBF en 17 departamentos de Colombia, con el apoyo de la Organización Internacional para las Migraciones, OIM, y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, Unicef, determinó que dentro de las consecuencias sicosociales que sufren los menores de edad como consecuencia del conflicto armado se encuentran: la ansiedad, el aislamiento, dificultades para relacionarse con sus congéneres, retraimiento, problemas para usar constructivamente el tiempo, agresividad, bajo rendimiento escolar, sentimientos de culpa, poca capacidad para sentir alegría, entre otras.²⁰

De acuerdo con un estudio realizado por Nira Kaplansky, experta en trauma y resiliencia de niños víctimas de la guerra palestino-israelí, el 90% de los menores afectados por una guerra se recupera por sí mismos con el tiempo, siempre y cuando el conflicto se haya resuelto o pasado a planos diplomáticos. Solo el 10% queda con síntomas que necesitan intervención psicológica.²¹ Así pues, las niñas y niños que han sido afectados directamente por la violencia vuelven a su vida normal en dos, máximo tres meses, pero si no reciben tratamiento pueden quedar con secuelas para toda la vida.²²

Para Ingrid Rusinque Osorio, Directora Nacional de Protección del ICBF, es una cifra esperanzadora el hecho de que el 90 % de los menores víctimas de la guerra puedan superar los traumas, ya que los niños tienen gran capacidad de resiliencia, y pueden salir adelante si están en entornos que les favorezca, como: ir al colegio, contar con el cariño y acompañamiento de sus padres, de sus familias y acogimiento de la sociedad. Entonces, para que los niños puedan superar estos traumas en el menor tiempo posible y se beneficien

²⁰El País. "Las huellas del conflicto armado en los niños y adolescentes colombianos". 18 de enero de 2015. Consultado: 02 de febrero de 2018. Disponible en: <http://www.elpais.com.co/judicial/las-huellas-del-conflicto-armado-en-los-ninos-y-adolescentes-colombianos.html> .

²¹ Consultado: 27 de enero de 2018. Disponible en: <https://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/w3-article-345992.html> .

²² Ibíd.

de una atención integral, es necesario que cuenten con un entorno cotidiano favorable, una educación de calidad y acompañamiento psicológico y familiar.

Se reconoce pues, la urgencia de enfatizar el papel de la educación y los componentes físicos, pedagógicos, participativos y comunitarios de la misma, así como también la construcción de proyectos y programas educativos que sean focalizados a la población de víctimas, pues, evidentemente, sus condiciones son diferentes y debe existir una mayor y especial cobertura que brinde unos servicios especiales a la población infantil afectada que fue descrita en líneas precedentes.

Frente a esto, el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución 2250 (2015) insta a los Estados Miembros a la construcción de mecanismos que permitan aumentar la representación inclusiva de los jóvenes en todos los niveles de adopción de decisiones de las instituciones y los mecanismos locales, nacionales, regionales e internacionales de prevención y solución de conflictos, que les permitan participar de manera significativa en los procesos de paz y solución de controversias²³.

Por ello, la finalidad del proyecto es la aplicación de un modelo con una metodología y enfoques sicopedagógicos, definidos y estructurados por expertos designados de las Secretarías de Integración Social, Gobierno, Educación, y órganos competentes en el tema, la cual permita que al final del proceso tengamos unas niñas y niños formados en valores que les permitan ser capaces de evitar conflictos y promover la paz.

Ahora bien, con el objetivo de seguir el derrotero plasmado en el Plan Distrital de Desarrollo, que a su vez busca guardar consonancia con la Política Pública de Infancia y Adolescencia (2011-2021), en relación con los temas referentes a la protección de las niñas, niños y adolescentes, de las situaciones o condiciones de vulnerabilidad, este proyecto pretende mitigar la existencia y/o creación de espacios en los cuales se violenten a los infantes entre los 5 y 8 años, y a los jóvenes entre los 13 y 17 años, a través de la creación de escenarios oportunos que propendan por su formación como Agentes de Paz en sus entornos socio culturales.²⁴

Asimismo, este proyecto se dirige a incentivar la creación de estrategias orientadas al fortalecimiento de procesos de construcción de paz a nivel local, y también a la promoción de la reconciliación y sana convivencia en la población víctima, circunscrita al grupo etario mencionado²⁵, como garantía de no repetición.

De esta manera, se procura dar alcance al Objetivo Estratégico de la actual Administración Distrital *“Bogotá Mejor para la Víctimas, la Paz y la Reconciliación”*, el cual busca que la capital colombiana sea una ciudad referente de paz y reconciliación generadora de espacios en los cuales toda persona que le habite pueda disfrutar de suficientes condiciones de paz²⁶.

²³ Organización de las Naciones Unidas. Consejo de Seguridad. Resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en 2015. S/RES/2250 (2015). Consultado el 27 de enero de 2018. Disponible en: <http://www.un.org/es/sc/documents/resolutions/2015.shtml>.

²⁴ Proyecto del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos 2016-2019”, págs. 389 – 390.

²⁵ Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020. “Bogotá Mejor para Todos”. Tomo 1, págs. 306-307.

²⁶ Ibid., pág. 301.

Igualmente, respaldar la iniciativa de la actual administración distrital sobre el mejoramiento de las condiciones de vida de la población víctima basado en enfoques transformadores e innovadores²⁷.

El grupo objetivo al cual va dirigido el presente proyecto son 150 menores entre los 5 y 17 años, pertenecientes a la población en situación de desplazamiento de las localidades de Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, San Cristóbal y Suba, en la ciudad de Bogotá D.C.

Entre las principales características de esta población se encuentran: su procedencia de hogares que tienen en promedio 5.1 personas, con una existencia amplia de niñas, niños y adolescentes, cuyos niveles de educación son bastantes bajos pues en promedio son de 5,5 años de escolaridad adulta, 14,5% no tiene ninguna educación y el 63% de la población es de origen campesino.

Así pues, con el programa propuesto en el presente proyecto, se intervendrán cinco (5) localidades de la ciudad capital, siendo estos los principales lugares de llegada masiva y residencia de la población en situación de desplazamiento, como ya se mencionó en líneas precedentes. Según información oficial, la mayor concentración de víctimas se ubicaba en las localidades de Ciudad Bolívar Bosa Kennedy, San Cristóbal y Suba (15.251), razón por la cual fueron escogidas como objeto de alcance de la presente iniciativa. Según Información suministrada por el Observatorio Distrital de Víctimas, en el periodo comprendido del 1 de enero a 31 de octubre de 2016, se evidencia esta tendencia:

Tabla 3 Número de víctimas del conflicto armado por localidad

Localidad	Frecuencia	Distribución Víctimas 2016	Distribución Bogotá 2015
Antonio Nariño	136	0,86	1,38
Barrios Unidos	95	0,63	3,06
Bosa	2.581	17,06	8,21
Chapinero	275	1,82	1,75
Ciudad Bolívar	2.261	14,95	8,73
Engativá	696	4,60	11,10
Fontibón	277	1,83	4,83
Kennedy	2.802	18,52	13,57
La Candelaria	81	0,54	0,31
Los Mártires	236	1,56	1,25
Puente Aranda	259	1,71	3,28
Rafael Uribe Uribe	747	4,94	4,76
San Cristóbal	780	5,16	5,15
Santa Fe	138	0,91	1,40
Suba	1.527	10,09	14,91
Sumapaz	13	0,09	0,08
Teusaquillo	65	0,43	1,92
Tunjuelito	347	2,29	2,54
Usaquén	222	1,47	6,27
Usme	965	6,38	5,49
Sin información	21	0,14	
Nivel Distrital	202		
Fuera de Bogotá	408		
Total General	15.128	100,00	100,00

Fuente: Observatorio Distrital de Víctimas, 01 de enero a 31 de octubre de 2016.

²⁷ Alta Consejería para las Víctimas, la Paz y la Reconciliación. "Plan de Acción Distrital 2016-2020". 3. Lineamientos Estratégicos por Sector. Julio 14 de 2016. Pág. 36. Consultado: 28 de enero de 2018. Disponible archivo PDF en: <http://www.victimabogota.gov.co/node/355> .

Los productos esperados al final del proyecto son los siguientes:

- I. La formación de 150 niñas, niños y jóvenes entre los 5 y 17 años, en las localidades definidas por la Administración Distrital que se intervendrán, como Agentes de Paz promotores de convivencia pacífica, de la solución colectiva y pacífica de conflictos, capaces de intervenir y prevenir escenarios de violencia en sus comunidades usando como mecanismo de acción diferentes actividades deportivas y culturales.
- II. Brindar acompañamiento psicológico y pedagógico a una población de 150 niñas, niños y jóvenes víctimas del desplazamiento forzado con el fin de conseguir la reconstrucción del tejido social en su entorno, mediante herramientas diseñadas por expertos designados por las secretarías de Integración Social y de Gobierno para tal fin.
- III. La conformación jurídica y/o fortalecimiento escuelas deportivas y culturales en las zonas más propensas a la violencia de las cinco (5) localidades escogidas para el proyecto.
- IV. La realización de 150 informes individualizados de seguimiento, correspondientes a los 150 niñas, niños y jóvenes, que participen en la formación propuesta.

Las actividades que se llevarán a cabo para el cumplimiento de los objetivos son:

- Capacitar a 150 niñas, niños y adolescentes, en valores de sana convivencia, tolerancia, respeto y paz, así como también en la solución pacífica de conflictos.
- Fortalecimiento de los espacios y actividades curriculares y extracurriculares de los colegios distritales de las localidades descritas a lo largo de este documento, que promuevan en niñas y niños entre los 5 y 12 años, y jóvenes entre los 13 y 17 años, aptitudes propicias para la consecución de la paz, la sana convivencia y la solución adecuada y pacífica de conflictos, desde las aulas de clase. Para ello, se impulsará la creación de actividades específicas dentro de determinadas materias, que permitan alcanzar el objetivo pretendido, lideradas por los 150 Agentes de Paz en sus respectivas instituciones educativas.
- Conformación de un equipo de profesionales interdisciplinarios formados en áreas orientadas a la superación de la violencia y sus consecuencias, en la población infante y juvenil mencionada, con el fin de realizar las herramientas pedagógicas y

psicológicas para la formación que se propone con el presente proyecto, y dar aplicación de herramientas de monitoreo y seguimiento sicopedagógico.

- Estructurar y/o ampliar la cobertura de escuelas deportivas y culturales existentes, coordinando, a su vez, la participación activa de la niñez y de los jóvenes, a la cual se dirige el programa propuesto.
- Reportes y consolidación de informes periodísticos acerca de los avances parciales y finales del proyecto.

A su vez, se pretende la articulación del presente proyecto con los Puntos de Articulación Social – PAS, los cuales son lugares en los territorios donde ciudadanías y Distrito crearán nuevas formas de relacionamiento social a partir de integrar a sectores históricamente excluidos, mediante la realización de derechos. Implica comprender los distintos conflictos que se viven en los territorios, buscar estrategias colectivas para resolverlos y divulgar la cultura de la inclusión social, como base del pacto de paz que busca construir el país²⁸.

Los PAS de la Secretaría Distrital de Integración Social, tendrán como fin el fortalecimiento democrático de las ciudadanías en los territorios, mediante la realización de derechos y la promoción de una cultura de la inclusión, que conlleve a una ciudad más equitativa que asume la construcción de la paz desde el desarrollo humano²⁹.

Igualmente, entre los Puntos de Articulación Social –PAS-, se promoverá: el reconocimiento de la autonomía, dignidad y libertad de los ciudadanos y las ciudadanas, la divulgación de esfuerzos para la resolución de conflictos, y la formación de líderes y lideresas para la construcción de paz³⁰.

De la misma manera, el presente proyecto está orientado a la promoción de la educación en Derechos Humanos a la población a la cual va dirigido la presente iniciativa, buscando, de la misma manera, converger con las iniciativas puesta en marcha por el distrito capital en este mismo sentido, así como también con el Sistema Distrital de Derechos Humanos, que es desarrollado en el Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020³¹.

Lo anterior, en atención a la importancia de la educación en Derechos Humanos, de la población objeto del programa, pues se puede afirmar que la educación de los derechos humanos en la población afectada por el conflicto armado es una posibilidad de reconstruir el sentido y significado que se le otorga a la vida, desde el amor propio – dignidad -, el arraigo a una nación – justicia e igualdad - y el deseo profundo de interactuar en un contexto democrático – inclusión social. (...) Una educación que se gestiona desde los derechos humanos necesariamente promueve la vivencia de la democracia, que se basa en los

²⁸ <http://www.integracionsocial.gov.co/index.php/42-noticias/ultimas-noticias/514-puntos-de-articulacion-social-pas>

²⁹ *Ibíd.*

³⁰ *Ibíd.*

³¹ Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020. “Bogotá Mejor para Todos”. Tomo 1, págs. 287 a 300.

principios de los derechos humanos como lo son: la justicia, la igualdad, la libertad, la solidaridad y la inclusión³².

Así pues, la educación en derechos humanos a la población víctima fomenta el valor de la dignidad y las condiciones para hacerla efectiva, en el sujeto mismo y en las demás personas, como base para trabajar por una comunidad justa, pacífica y democrática. Fortalece la identidad individual y la colectiva, así prevalece la pluralidad, el respeto por la diferencia, la paz, la amistad y la fraternidad entre los individuos y los pueblos. Desarrolla la capacidad de resolver los conflictos con métodos no violentos y promueve la cultura de paz. Cultiva un sujeto de derechos capaz de tener al otro(a) interiorizado de tal manera que sus elecciones, sus actos y expresiones de su pensamiento sean respetuosas y responsables³³.

4. FUNDAMENTO JURÍDICO

NORMATIVO

- **NORMAS CONSTITUCIONALES.**

Constitución Política:

ARTICULO 2º: *“Se garantiza el derecho a la honra. La ley señalará la forma de su protección.”*

ARTICULO 11: *“El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.”*

ARTICULO 12: *“Nadie será sometido a desaparición forzada, a torturas ni a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes.”*

ARTICULO 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.”*

ARTICULO 22: *“La paz es un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento.”*

³² Marcela Villegas Patiño. “Niños, niñas y jóvenes afectados por el conflicto armado, educación en derechos humanos y derecho a la educación”. Tesis de Grado de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Psicología. 15 de agosto de 2011. Págs. 89-90. Consultado: 02 de febrero de 2018. Disponible en: <https://repository.javeriana.edu.co:8443/bitstream/handle/10554/1550/VillegasPati%C3%B1oMarcela2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

³³ Ibid. Págs. 91–92.

○ **NORMAS LEGALES.**

Ley 387 de 1997 (Reglamentada Parcialmente por los Decretos Nacionales 951, 2562 y 2569 de 2001) *“por la cual se adoptan medidas para la prevención del desplazamiento forzado; la atención, protección, consolidación y esta estabilización socioeconómica de los desplazados internos por la violencia en la República de Colombia”.*

ARTÍCULO 3º. *De la responsabilidad del Estado.* Es responsabilidad del Estado colombiano formular las políticas y adoptar las medidas para la prevención del desplazamiento forzado; la atención, protección y consolidación y estabilización socioeconómica de los desplazados internos por la violencia

Para efectos del inciso anterior, se tendrán en cuenta los principios de subsidiaridad, complementariedad, descentralización y concurrencia en los cuales se asienta la organización del Estado colombiano.

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

Artículo 3º. –Víctimas. Se consideran víctimas, para los efectos de esta ley, aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1o de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno.

Artículo 25. -Derecho a la reparación integral. Las víctimas tienen derecho a ser reparadas de manera adecuada, diferenciada, transformadora y efectiva por el daño que han sufrido como consecuencia de las violaciones de que trata el artículo 3o de la presente Ley.

La reparación comprende las medidas de restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral y simbólica. Cada una de estas medidas será implementada a favor de la víctima dependiendo de la vulneración en sus derechos y las características del hecho victimizante.

PARÁGRAFO 1o. Las medidas de asistencia adicionales consagradas en la presente ley propenden por la reparación integral de las víctimas y se consideran complementarias a las medidas de reparación al aumentar su impacto en la población beneficiaria. Por lo tanto, se reconoce el efecto reparador de las medidas de asistencia establecidas en la presente ley, en la medida en que consagren acciones adicionales a las desarrolladas en el marco de la política

social del Gobierno Nacional para la población vulnerable, incluyan criterios de priorización, así como características y elementos particulares que responden a las necesidades específicas de las víctimas.

No obstante este efecto reparador de las medidas de asistencia, estas no sustituyen o reemplazan a las medidas de reparación. Por lo tanto, el costo o las erogaciones en las que incurra el Estado en la prestación de los servicios de asistencia, en ningún caso serán descontados de la indemnización administrativa o judicial a que tienen derecho las víctimas.

Ley Estatutaria 1622 de 2013 *“por medio de la cual se expide el estatuto de ciudadanía juvenil y se dictan otras disposiciones”.*

ARTÍCULO 1°. Objeto. Establecer el marco institucional para garantizar a todos los y las jóvenes el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil en los ámbitos, civil o personal, social y público, el goce efectivo de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno y lo ratificado en los Tratados Internacionales, y la adopción de las políticas públicas necesarias para su realización, protección y sostenibilidad; y para el fortalecimiento de sus capacidades y condiciones de igualdad de acceso que faciliten su participación e incidencia en la vida social, económica, cultural y democrática del país.

Ley 1820 de 2016 *“por medio de la cual se dictan disposiciones sobre amnistía, indulto y tratamientos penales especiales y otras disposiciones”.*

ARTÍCULO 5°. Derecho a la paz. La paz es un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento. La paz es condición esencial de todo derecho y es deber irrenunciable de los colombianos alcanzarla y preservarla.

○ **DECRETOS**

Decreto 482 de 2006 *“por el cual se adopta la Política Pública de Juventud para Bogotá D.C. 2006-2016”.*

ARTÍCULO 6°. PROPÓSITO. La Política Pública de Juventud de Bogotá D.C., 2006-2016, tendrá como fin la promoción, protección, restitución y garantía de los derechos humanos de los y las jóvenes en función de su ejercicio efectivo, progresivo y sostenible, mediante la ampliación de las oportunidades y el fortalecimiento de las potencialidades individuales y colectivas. De igual forma, promoverá el desarrollo de la autonomía de la población joven y el ejercicio pleno de su ciudadanía mediante mecanismos de participación con decisión, teniendo como principio transversal la corresponsabilidad. Todo lo anterior, buscará la materialización de sus proyectos de vida en beneficio propio y de la sociedad.

ARTÍCULO 7°. MARCO ESTRATÉGICO. Este componente establece las estrategias, los alcances y los objetivos de la Política Pública de Juventud. Define

el rumbo de los programas y proyectos que en esta materia se seguirá por los próximos 10 años en torno a la promoción, garantía, restitución y ejercicio efectivo y progresivo de los derechos humanos de las y los jóvenes en la ciudad. Las áreas de derechos y sus lineamientos, responden a cada una de las categorías de los Derechos Humanos y al enfoque definido en esta Política Pública. a). Derechos civiles y políticos, los cuales se clasifican en: Derecho a la Vida, Libertad y Seguridad. Derecho a la Participación y Organización. Derecho a la Equidad y no Discriminación. b). Derechos económicos, sociales y culturales, los cuales se clasifican en: Derecho a la Educación y Tecnología. Derecho al Trabajo. Derecho a la Salud. Derecho a las expresiones artísticas, culturales, turísticas y del patrimonio. Derecho a la Recreación y Deporte. c). Derechos colectivos, el cual se establece con base en el Derecho al ambiente sano y al hábitat digno.

PARÁGRAFO 1°: Los lineamientos generales señalados en este Decreto, se establecieron en desarrollo de los lineamientos de acción establecidos en el artículo 6 del Acuerdo 159 de 2005, para cada una de las áreas de derechos establecidas.

○ **ACUERDOS**

Acuerdo 68 de 2002 *"por el cual se declara a Bogotá territorio de paz, se promueve la cultura por la vida y se adoptan otras disposiciones".*

Acuerdo 159 de 2005 *"por el cual se establecen los lineamientos de la política pública de juventud para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones".*

ARTÍCULO 6°. Lineamientos de acción de la política Pública de juventud. La Política Pública de Juventud para Bogotá deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

1. Fortalecer el entorno familiar, con el fin de brindar y satisfacer al joven las condiciones y necesidades de afecto, seguridad, reconocimiento y autorrealización, al igual que los valores y principios que le permitan contribuir efectivamente a la sociedad a la que pertenecen.

6. Propender por que los planes, programas y proyectos que se desarrollan en las localidades, el vecindario o el entorno barrial, contribuyan positivamente al proceso de formación de los jóvenes, fortaleciendo valores, destrezas y comportamientos que acrecienten su capacidad de contribuir al desarrollo individual y social.

19. Incentivar la Prevención de la Violencia Juvenil, como Clave de la Convivencia Pacífica, a través de la promoción de mecanismos pacíficos de resolución de conflictos, de ofrecimiento de alternativas pacíficas de socialización juvenil, de mejoramiento del tratamiento que del tema hacen los medios masivos de comunicación, de sensibilización de la opinión pública (desestigmatizando el

problema), de acciones de desarme de bandas combinado con medidas dignas de reinserción social, y del desaprendizaje de la violencia para el fomento de una cultura de paz.

Acuerdo 360 de 2009 *"por medio del cual se fortalecen los gestores locales para el desarrollo de procesos de intervención de las barras futboleras en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*.

Acuerdo 414 de 2009 *"por medio del cual se establecen los lineamientos de la política pública para la promoción de la convivencia pacífica y la resolución pacífica de los conflictos con participación de la mediación, la justicia de paz y en equidad en el distrito capital"*.

○ JURISPRUDENCIAL

Sentencia C-370/06. Sobre derecho a la paz.

Sentencia C-715/12. Reconocimiento y protección de los derechos de las víctimas - No repetición.

Sentencia T-834/14. Traída a colación en relación con: Condición de persona desplazada por la violencia y de víctima del conflicto armado.

Sentencia T-347/14. PROTECCION ESPECIAL A POBLACION DESPLAZADA- Reiteración de jurisprudencial. *"Las personas desplazadas por la violencia se encuentran en un mayor grado de vulnerabilidad, pues fueron sometidos a la pérdida de la tierra, de su vivienda, al desempleo, a la pérdida del hogar, entre otros, lo cual se agrava cuando la situación se vuelve permanente como consecuencia de la omisión del Estado en realizar acciones encaminadas a la superación."*

○ NORMATIVA INTERNACIONAL

Resolución 2250 de 2015, Consejo de seguridad de las Naciones Unidas. *"(...) Reconociendo que los jóvenes deben participar activamente en la configuración de una paz duradera y contribuir a la justicia y la reconciliación, y que, si se adoptan políticas inclusivas, una población joven numerosa ofrece un dividendo demográfico singular que puede contribuir a la paz duradera y la prosperidad económica (...)"*.

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DISTRITAL

La competencia del concejo de Bogotá D.C. para aprobar la iniciativa se sustenta jurídicamente en los numerales 1 y 10 del artículo 12 del decreto Ley 1421 de 1993, los cuales señalan que corresponde al Concejo dictar las normas necesarias para garantizar, de una parte, el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el Artículo 7 de 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”, se ordena lo siguiente:

"Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

"Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo".

Frente a ello, es pertinente manifestar que el impacto fiscal del Proyecto de Acuerdo no genera desequilibrio, ni gastos adicionales, puesto que todas y cada una de las acciones previstas en el presente proyecto de acuerdo, **se encuentran contemplados misionalmente** por la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Integración Social, Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal. Adicionalmente, el Proyecto se encuentra enmarcado dentro de las propuestas misionales del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” dentro del Tercer Pilar: Construcción de Comunidad y Cultura Ciudadana, en el Programa: **BOGOTÁ MEJOR PARA LAS VÍCTIMAS, LA PAZ Y LA RECONCILIACIÓN**, el Distrito, en el que el Distrito tiene como desafío implementar acciones y medidas para el fortalecimiento de las capacidades de las personas, comunidades e instituciones. Esto con el propósito de mejorar su interrelación en el marco de la reconstrucción de un proyecto de vida digno y estable.

7. CONCLUSIÓN

El Proyecto de Acuerdo puesto a consideración de la Corporación, puede resolver una problemática que se ha venido presentando en las localidades con mayor presencia de población desplazada en la ciudad, en las que se ha arribado un número significativo de niñas, niños y jóvenes que se han visto expuestos a problemáticas sociales como el consumo de sustancias psicoactivas, a la violencia social, a la explotación laboral infantil y a la pérdida de identidad como consecuencia de la ruptura del tejido social.

En consecuencia, es una especial obligación del Estado y una competencia y responsabilidad del Concejo de Bogotá, el desarrollo de este tipo de iniciativas que busque garantizar permanentemente el pleno ejercicio de los derechos de las niñas, niños y adolescentes, enfocado en la reconstrucción del tejido social y la solución pacífica de conflictos en el contexto del posconflicto.

Por lo anterior, dejo a consideración el siguiente articulado de vital importancia para su salud.

Cordialmente,

ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 212 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL PROGRAMA AGENTES DE PAZ EN UNA POBLACIÓN DE NIÑAS, NIÑOS Y JÓVENES ENTRE LOS 5 Y 17 AÑOS, VÍCTIMAS DE VIOLENCIA POLÍTICA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los numerales 1 y 10 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. -Creación: Crear el Programa Agentes de Paz en una población de niñas, niños y jóvenes entre los 5 y 17 años, que hayan sido víctimas de violencia política, el cual estará bajo la coordinación de la Secretaría de Gobierno, en coordinación con la Secretaría de Integración Social.

Artículo 2. Objeto:

General

Establecer el Programa Agentes de Paz *en una población de niñas, niños y jóvenes entre los 5 y 17 años, víctimas de violencia política* mediante el desarrollo de los componentes pedagógico y psicológico con el fin de lograr la reconstrucción del tejido social de la población descrita en las localidades seleccionadas por la Administración Distrital para tal fin.

Específicos

- Disminución de las conductas delictivas en la población descrita, las cuales afectan la seguridad y la estabilidad de sus entornos.
- Propiciar la apropiación comunitaria, sicológica y cultural, cuya base sean los valores de la paz, la igualdad, la tolerancia, el respeto y la honestidad.
- Fomentar, en la población infante referida, el aumento de la capacidad colectiva de solución de conflictos a través del diálogo, la negociación y la competitividad pacífica.
- Acercar y facilitar el acceso a actividades comunitarias deportivas y culturales a las niñas, niños y jóvenes que hagan parte del programa.

- Incentivar la realización de actividades curriculares y extracurriculares en los colegios públicos de las localidades referidas, relacionadas con el fomento de actitudes y aptitudes adecuadas para la prevención de la violencia y el fomento de la paz.
- Creación de una Red Distrital Piloto, fundamentada en la autogestión social y en la participación social inclusiva para la formación de niñas y niños entre los 5 y 12 años, y adolescentes entre los 13 y 17 años, como Agentes de Paz, a partir del deporte y la cultura.

Artículo 3. Confórmese un equipo interdisciplinario de profesionales de la Secretaría de Integración Social, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Educación y los que se considere pertinentes, formados en áreas orientadas a la superación de la violencia y sus consecuencias, en la población infante y juvenil mencionada, con el fin de diseñar las herramientas pedagógicas y psicológicas para la formación que se propone en el Artículo 2, y dar aplicación a herramientas de monitoreo y seguimiento psicopedagógico.

Artículo 4. -Articulación Institucional. Establecer enlaces institucionales necesarios entre la Secretaría de Integración Social, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Educación y entre los que se considere pertinentes, para la articulación de los programas que ofrece cada una de estas instituciones con los objetivos del presente Proyecto de Acuerdo para dar cumplimiento a los mismos.

Parágrafo 1. Establézcase un espacio y un horario determinado en los Puntos de Articulación Social – PAS de cada localidad para brindar la orientación pedagógica y psicológica a las niñas, niños y jóvenes beneficiados con el Programa.

Artículo 5. Genérese la vinculación de las niñas, niños y jóvenes objeto del Programa Agentes de Paz a escuelas de formación deportiva o culturales, que les garantice el aprovechamiento del tiempo libre, a la vez que les permita el fortalecimiento de sus lazos comunitarios que les facilite la reconstrucción del tejido social.

Artículo 6. -Vinculación de instituciones educativas. La secretaría de Gobierno, en coordinación con la Secretaría de Educación establecerán las medidas necesarias para la generación de espacios y actividades curriculares en las Cátedras de Paz y extracurriculares para articular el Programa Agentes de Paz con los programas curriculares pertinentes de las instituciones educativas seleccionadas para tal fin en las localidades seleccionadas por el programa, con el fin de que las niñas, niños y jóvenes Agentes de Paz se conviertan en agentes multiplicadores de experiencias de resolución de conflictos, reconciliación y reconstrucción del tejido social.

Artículo 7. -Reportes y consolidación de informes. Cada año el Programa Agentes de Paz, debe presentar a la entidad que encabeza la presente iniciativa, un reporte que dé cuenta de los avances parciales y finales del proyecto.

ARTÍCULO 8. -VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.
PUBLIQUESE Y CUMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 213 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene por objeto dictar los lineamientos para definir y adoptar la marca ciudad para Bogotá D.C. y contar con una identidad visual, que permita posicionar la ciudad dentro de los diferentes grupos de interés y fortalecer el sentido de pertenencia en todos sus habitantes.

Así mismo; tiene por objeto garantizar los principios de eficiencia y eficacia en la gestión administrativa, buscando que prevalezca su uso frente a otras campañas o marcas de tipo gubernamental, que compiten en recursos y posicionamiento y se garantice su integridad en el tiempo, a fin del cumplimiento de los fines esenciales del Estado, en especial, la racionalización del gasto público.

II. COMPETENCIA DEL CONCEJO

De conformidad con el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993-Estatuto Orgánico de Bogotá D.C. el Concejo de Bogotá D.C. es competente para:

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

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

(...) 13. *Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.*

25. *Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.*
(Negrilla fuera de texto)

III. ANTECEDENTES

No. de Proyecto de Acuerdo	Título	Autores	Año	Trámite
259	POR EL CUAL SE ADOPTA LA MARCA CIUDAD DENOMINADA “BOGOTA: 2600 METROS MÁS CERCA DE LAS ESTRELLAS” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES	Lariza Pizano Rojas, Ángela Benedetti, Carlos Vicente De Roux Rengifo, Jairo Rodríguez Valderrama, Omar Mejía Báez, Hipólito Moreno Gutiérrez, María Susana González Roncancio, Gilma Jiménez Gómez, José Fernando Rojas Rodríguez, Guillermo Cortes Castro, Hugo Patiño Vásquez, Carlos Alberto Baena López, María Angélica Tovar Rodríguez, Soledad Tamayo Tamayo, Severo Correa Valencia, Fernando López Gutiérrez, José Abel Valoyes Chaverra,	2007	Archivado

		Cristina Plazas Michelsen, Yamile Medina Medina, Bruno Albette Díaz Obregón, Guillermo Villate Supelano, Orlando Santisteban Millán, María Clara Ramírez Ferro, Elvar Emel Rojas Castillo, Carlos Orlando Ferreira Pinzón, Darío Fernando Cepeda Peña, Álvaro Mejía Bravo.		
049	POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUYE LA “MARCA BOGOTÁ” PARA EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES	César Alfonso García Vargas, María Clara Name Ramírez, Diego Ramiro García Bejarano, Miguel Uribe Turbay.	2013	Archivado
107	POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUYE LA “MARCA BOGOTÁ” PARA EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES	César Alfonso García Vargas, María Clara Name Ramírez, Diego Ramiro García Bejarano , Miguel Uribe Turbay	2013	Archivado
486	“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINE Y SE ADOPTA LA MARCA CIUDAD BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Hs.Cs. ANGELA SOFIA GARZÓN CAICEDO, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, ROLANDO GONZALEZ GARCIA , DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ , HORACIO JOSE SERPA MONCADA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ROBERTO HINESTROSA REY, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA, ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMIREZ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, EMEL ROJAS CASTILLO, RICARDO ANDRÉS CORREA, DAVID BALLEEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.	2017	Hs. Cs. DANIEL PALACIOS MARTÍNEZ (PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES) Hs. Cs. MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA (PONENCIA POSITIVA CONDICIONADA) Archivado por tramite
565	“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Hs.Cs. ANGELA SOFIA GARZÓN CAICEDO, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, ROLANDO GONZALEZ GARCIA , DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ , HORACIO JOSE SERPA MONCADA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ROBERTO	2017	Hs. Cs. DANIEL PALACIOS (Ponencia positiva con modificaciones), GLORIA STELLA DÍAZ (Ponencia Positiva) y HOSMAN MARTÍNEZ (Ponencia Positiva) Archivado por trámite

		HINESTROSA REY, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA, ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMIREZ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, EMEL ROJAS CASTILLO, RICARDO ANDRÉS CORREA, DAVID BALLEEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.		
100	“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Hs.Cs. ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, ROLANDO GONZALEZ GARCIA , DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ , HORACIO JOSE SERPA MONCADA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ROBERTO HINESTROSA REY, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA, ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMIREZ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, EMEL ROJAS CASTILLO, RICARDO ANDRÉS CORREA, DAVID BALLEEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.	2018	Hs.Cs. José David Castellanos (Ponencia positiva con modificaciones), y MARCO FIDEL RAMIREZ (Ponencia Negativa)

Tabla 1. Fuente: Elaboración propia
 Archivo Interno Concejo de Bogotá

IV. SUSTENTO JURÍDICO

a. MARCO INTERNACIONAL

Decisión 486 de 2000, Régimen Común sobre Propiedad Industrial de la Comisión Andina

(...) TÍTULO VI. DE LAS MARCAS. CAPÍTULO I

De los Requisitos para el Registro de Marcas

ARTÍCULO 134°. *A efectos de este régimen constituirá marca cualquier signo que sea apto para distinguir productos o servicios en el mercado. Podrán registrarse como marcas los signos susceptibles de representación gráfica. La naturaleza del producto o servicio al cual se ha de aplicar una marca en ningún caso será obstáculo para su registro.*

Podrán constituir marcas, entre otros, los siguientes signos:

- a) las palabras o combinación de palabras;
- b) las imágenes, figuras, símbolos, gráficos, logotipos, monogramas, retratos, etiquetas, emblemas y escudos;
- c) los sonidos y los olores;
- d) las letras y los números;
- e) un color delimitado por una forma, o una combinación de colores;
- f) la forma de los productos, sus envases o envolturas;
- g) cualquier combinación de los signos o medios indicados en los apartados anteriores.

(...)

TÍTULO VIII

DE LAS MARCAS COLECTIVAS

ARTÍCULO 180°. *Se entenderá por marca colectiva todo signo que sirva para distinguir el origen o cualquier otra característica común de productos o servicios pertenecientes a empresas diferentes y que lo utilicen bajo el control de un titular.*

ARTÍCULO 181°. *Las asociaciones de productores, fabricantes, prestadores de servicios, organizaciones o grupos de personas, legalmente establecidos, podrán solicitar el registro de marca colectiva para distinguir en el mercado los productos o servicios de sus integrantes.*

ARTÍCULO 182°. *La solicitud de registro deberá indicar que se trata de una marca colectiva e ir acompañada de:*

- a) copia de los estatutos de la asociación, organización o grupo de personas que solicite el registro de la marca colectiva;
- b) la lista de integrantes; y,
- c) la indicación de las condiciones y la forma cómo la marca colectiva debe utilizarse en los productos o servicios.

Una vez obtenido el registro de marca colectiva, la asociación, organización o grupo de personas deberá informar a la oficina nacional competente cualquier cambio que se produzca en cualquiera de los documentos a que hace referencia el presente artículo.

ARTÍCULO 183°. *La marca colectiva podrá ser transferida o licenciada de conformidad con lo previsto en las normas internas de la asociación, organización o grupo de personas.*

Las transferencias y licencias deberán ser inscritas ante la oficina nacional competente para que surtan efectos frente a terceros.

Artículo 184°.- *Serán aplicables a este Título, en lo pertinente, las disposiciones relativas al Título de Marcas de la presente Decisión.*

b. MARCO CONSTITUCIONAL

- **ARTICULO 2°.** **Son fines esenciales del Estado:** servir a la comunidad, promover la prosperidad general y **garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la**

Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa **y cultural de la Nación**; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. **(Negrilla fuera de texto)**

- **ARTICULO 70°.** El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. **(Negrilla fuera de texto)**

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación. **(Negrilla fuera de texto)**

- **ARTICULO 311°.** Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, **promover** la participación comunitaria, el mejoramiento social **y cultural de sus habitantes** y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes. **(Negrilla fuera de texto)**
- **ARTICULO 313°.** Corresponde a los concejos:
 1. *Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.*
(...)
 9. *Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.*
(...) **(Negrilla fuera de texto)**

c. MARCO LEGAL

- **Ley 1551 del 6 de julio 2012,** “Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.”

Artículo 18°. El artículo 32 de la Ley 136 de 1994 quedará así:

Artículo 32°. Atribuciones. Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes.

(...)

7. *Velar por la preservación y **defensa del patrimonio cultural.*** **(Negrilla fuera de texto)**

- **DECRETO 410 DE 1971.** “Por el cual se expide el Código de Comercio”

(...)SECCIÓN II. MARCAS DE PRODUCTOS Y DE SERVICIOS

Artículo 584°. DE QUE SE PUEDE UTILIZAR COMO MARCA. Podrán emplearse como marcas denominaciones arbitrarias o de fantasía, palabras de cualquier idioma, nombres propios, seudónimos, nombres geográficos, frases de propaganda, dibujos relieves, letras, cifras, etiquetas, envases,

envolturas, emblemas, estampados, timbres, viñetas, sellos, orlas, bandas, las combinaciones o disposiciones de colores y cualquier otro signo que sea distintivo.

Para apreciar si el signo es distintivo se tendrán en cuenta las circunstancias especiales que concurren como la duración del uso del mismo en calidad de marca en Colombia o en otros países, o que se considere distintivo en los medios comerciales nacionales o extranjeros.

Parágrafo. Cuando la marca consista en una palabra de idioma extranjero o en un nombre geográfico, deberá indicarse al pie de ella el lugar de fabricación del producto.

Artículo 585°. DE QUE NO SE PUEDE REGISTRAR COMO MARCA. No podrán registrarse como marcas:

1o. Las que consistan en forma impuesta por la naturaleza misma del producto o del servicio, o por su función industrial;

2o. Las que consistan exclusivamente en un signo que pueda servir en la industria o en el comercio para designar el género, la especie, la calidad, la cantidad, el destino, el valor, el lugar de origen o la época de producción de los artículos o de la prestación de los servicios;

3o. Las que consistan exclusivamente en un signo que en el lenguaje corriente o en las costumbres comerciales del país se haya convertido de una designación usual de los productos o servicios de que trate;

4o. Las que por otras razones no permitan distinguir los productos o servicios de una empresa de los de otra;

5o. Las que sean contrarias a las buenas costumbres o al orden público, o las que puedan engañar a los medios comerciales o al público sobre la naturaleza, la procedencia, el modo de fabricación, las características o la aptitud para el empleo de los productos o servicios de que trate;

6o. Las que produzcan o imiten los escudos de armas y otros emblemas, siglas o denominaciones de cualquier Estado o de cualquier organización internacional, sin permiso de la autoridad competente;

7o. Las que produzcan o imiten signos o punzones de control o de garantía adoptados por un Estado sin permiso de la autoridad competente, y

8o. Las que se asemejen en forma que puedan inducir al público a error, a una marca colectiva cuyo registro haya expirado o cuya renuncia, cancelación o nulidad haya sido inscrita, dentro de los tres años precedentes a la nueva solicitud.

Artículo 586. OTROS CASOS QUE NO SE PUEDEN REGISTRAR COMO MARCA.

Tampoco podrán registrarse como marcas:

1o. Las que se asemejen en forma que puedan inducir al público a error, a una marca registrada o solicitada con anterioridad por un tercero, o solicitada posteriormente con reivindicación válida de una prioridad, para los mismos productos o servicios, o para otros similares;

2o. Las que se asemejen, en forma que puedan inducir al público a error, a una marca usada públicamente por otro en Colombia para productos idénticos o similares, si el solicitante de la marca ha conocido o no ha podido ignorar el uso;

3o. Las que se asemejen, en forma que puedan inducir al público a error, a un nombre comercial o a una enseña utilizados anteriormente en Colombia por un tercero, para la misma actividad a que se destina el nombre o la enseña;

4o. Las que en forma que puedan inducir al público a error, constituyan la reproducción total o parcial, la imitación, traducción o transliteración de una marca, nombre comercial o enseña pertenecientes a un tercero, notoriamente conocidos en Colombia:

5o. Las que violen otros derechos de terceros o sean contrarias a las reglas relativas a la represión de la competencia desleal, y

6o. Las que sean solicitadas por el agente o representante de un tercero que sea titular de esas marcas en otro país, sin la autorización de éste, a menos que dicho agente o representante justifique su actuación.

ARTÍCULO 587. SOLICITUD DE REGISTRO DE MARCA - PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS. La solicitud de registro de una marca deberá presentarse en la Oficina de Propiedad Industrial y comprenderá:

1o. La indicación del nombre y domicilio del solicitante;

2o. La descripción de la marca con la enumeración clara y completa de los productos o servicios para los cuales se solicite el registro de la misma, y

3o. Reproducciones de la marca.

Artículo 588°. PROTECCIÓN A MARCAS USADAS EN EXPOSICIONES. El solicitante del registro de una marca que, en una exposición realizada en el país y reconocida oficialmente, haya expuesto productos o servicios amparados por dicha marca, y que solicite el registro de la misma en el término de seis meses contados a partir del día en que tales productos o servicios se exhibieron por primera vez con tal marca en la exposición, se considerará si así lo pide como si hubiera solicitado el registro desde la fecha de la exhibición.

Los hechos a que se refiere este artículo se acreditarán con certificación de la autoridad competente de la exposición, en la cual se mencionará la fecha en que la marca se utilizó por primera vez en relación con los productos o servicios de que se trate.

Parágrafo. La protección temporal a que se refiere este artículo no implica otros términos de prioridad que invoque el solicitante.

Artículo 589°. RECURSO CUANDO SE NIEGA EL REGISTRO DE UNA MARCA. Si la Oficina de Propiedad Industrial considera que la marca solicitada no puede registrarse, lo hará saber al solicitante quien, en el término de treinta días, deberá exponer las razones que sustentan su solicitud.

Vencido el término, la Oficina decidirá de conformidad con los hechos que aparezcan en el expediente.

El funcionario que tramite la solicitud podrá allegar de oficio toda clase de información.

Artículo 590°. PUBLICACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE REGISTRO DE MARCAR - Oponibilidad por terceros. Si la solicitud fuere aceptada, se ordenará la publicación de un extracto. Dentro de los treinta días siguientes a la publicación, cualquier persona podrá oponerse al registro de la marca.

Presentada la oposición, la Oficina de Propiedad Industrial señalará un término de prueba de treinta días así: diez para pedir las marcas y veinte para practicarlas.

Artículo 591°. CERTIFICADO DE REGISTRO DE MARCA. Si no hubiere oposición o ésta fuere negada se registrará la marca, para lo cual se expedirá un certificado en forma de diploma que acredite el derecho. El certificado se publicará por una sola vez.

Parágrafo. El registro de las marcas se hará por clases.

Artículo 592°. DURACIÓN Y RENOVACIÓN DEL REGISTRO DE MARCA. El registro de una marca tendrá una duración de diez años, contados desde la fecha de su otorgamiento, y podrá renovarse indefinidamente por períodos de cinco años.

Artículo 593°. DERECHOS AL TITULAR DEL REGISTRO. La marca confiere especialmente al titular del registro el derecho a usarla en forma exclusiva y el de impedir el uso de cualquiera otra que pueda producir confusión entre los respectivos productos o servicios.

Artículo 594°. ESTIPULACIONES SOBRE CALIDAD ESTABLECIDA EN LOS CONTRATOS DE LICENCIAS Y RESPONSABILIDADES ANTE TERCEROS.

El contrato de licencia contendrá estipulaciones que aseguren la calidad de los productos o servicios producidos o prestados por el beneficiario de la licencia. El titular de la marca ejercerá control efectivo sobre dicha calidad y será solidariamente responsable frente a terceros por los perjuicios causados.

A petición de cualquier persona o de oficio, la oficina encargada del control de normas y calidades tomará las medidas adecuadas para garantizar dicha calidad e impondrá las sanciones que fueren del caso.

d. NORMATIVIDAD DISTRITAL

La Constitución Política de Colombia ha señalado que Bogotá como capital de la República se encuentra organizada como Distrito Capital, y goza de un régimen especial, contenido en el Decreto Ley 1421 de 1993, expedido de conformidad con las atribuciones consagradas por el artículo 41 transitorio de la Constitución Política del año 1991, con el objeto de dotar al Distrito Capital de los instrumentos que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo.

- **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.

Los programas asociados a cada uno de los pilares están orientados a propiciar que se esperen alcanzar en la manera de vivir de los habitantes de Bogotá y a hacer un modelo de ciudad un medio para vivir bien y mejor³⁴.

En ese orden de ideas, en lo referente al segundo eje transversal del plan de desarrollo, Desarrollo económico basado en el conocimiento, se busca facilitar el entorno para que los negocios prosperen; uno de los programas que busca ejecutar es consolidar el turismo como factor de desarrollo, confianza y felicidad para Bogotá región.

El objetivo de este programa³⁵ le apuesta al turismo como alternativa para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible, a través del fortalecimiento de la cadena de valor del sector, la innovación en la red de información, la recuperación de atractivos turísticos, **la promoción y el mercadeo estratégicos de ciudad, posicionándose como un destino reconocido en los mercados nacionales e internacionales frente a otros destinos turísticos del país y ciudades capitales del mundo, contribuyendo a elevar la confianza, el sentido de pertenencia, la calidad de vida y la felicidad de residentes y visitantes.**

- **Acuerdo 275 del 27 de febrero de 2007.** "Por el cual se crea el Instituto Distrital de Turismo"

Artículo 2°. Naturaleza, objeto y funciones básicas del Instituto Distrital de Turismo. *El Instituto Distrital de Turismo es un establecimiento público del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, y patrimonio propio, adscrito a la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico.*

El objeto del Instituto Distrital de Turismo es la ejecución de las políticas y planes y programas para la promoción del turismo y el posicionamiento del Distrito Capital como destino turístico sostenible, y tendrá las siguientes funciones:

(...)

e. Diseñar y gestionar estrategias e instrumentos que concreten las políticas de turismo del Distrito.

g. Ejecutar, controlar, coordinar y evaluar planes, programas y proyectos para la promoción del turismo nacional e internacional hacia el Distrito Capital.

m. Coordinar con las demás entidades competentes en la materia, acciones orientadas a la protección y promoción del patrimonio cultural, con fines turísticos.

- **Acuerdo 210 del 30 de Mayo de 2006.** "Por el cual se autoriza la creación y participación del distrito capital en la corporación para el desarrollo regional "Bogotá Región" y se dictan otras disposiciones"
- **Acuerdo 305 del 24 de diciembre de 2007.** "Por el cual se establecen los lineamientos de la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones".

Artículo 6°. Lineamientos de acción de la política distrital de turismo. *La política distrital de turismo para Bogotá deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:*

³⁴ Proyecto de Acuerdo Plan Distrital de Desarrollo, 2016-2020. Introducción. Pág. 26

³⁵ Concejo de Bogotá. Acuerdo 645 de 2016, Artículo 50

13. Crear y fortalecer la marca turística de Bogotá. (Negrilla fuera de texto)

- **Decreto 327 del 2 de octubre de 2008.** "Por el cual se adopta la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C. y su zona de influencia Región Capital"

CAPÍTULO. II

MERCADEO Y PROMOCIÓN

Artículo 11. Objetivo. *El objetivo del lineamiento de Mercadeo y Promoción es posicionar a la ciudad de Bogotá en el ámbito turístico panamericano manteniendo e incrementando los niveles actuales de visitas y el gasto promedio derivado de ellas, maximizando en lo posible los recursos turísticos disponibles.*

Artículo 12. Acciones. *El Instituto Distrital de Turismo con el acompañamiento de los actores del SDGT implementará las siguientes acciones:*

1. Diseño y construcción de una marca de ciudad que permita contrarrestar efectos negativos de mala imagen y percepciones de inseguridad. La Marca indicada, servirá de base para el diseño e implementación de estrategias de posicionamiento diferenciado y especializado, y gestiones de mercadeo, promoción y venta del destino.

2. El Instituto Distrital de Turismo concentrará sus esfuerzos de investigación, en el estudio y análisis de dos aspectos fundamentales de la demanda actual de turismo: su caracterización y conocimiento a profundidad; y la medición y mejoramiento continuo de sus niveles de satisfacción. Las labores que se adelanten en relación a estos temas deben proveer mecanismos de actualización periódica, seguimiento y retroalimentación.

- **Decreto 664 del 28 de Diciembre de 2011.** "Por medio del cual se adopta el Plan Maestro de Turismo para Bogotá, D.C."
- **Acta de Constitución 1 de 2006** Corporación para el Desarrollo y la Productividad -BOGOTÁ REGIÓN.

Artículo Segundo. Objeto.- *(i) De conformidad con el Acuerdo 210 de 2006, la Corporación tendrá como objeto la coordinación y desarrollo de planes, programas y proyectos que contribuyan a la productividad, competitividad, desarrollo económico sostenible, promoción de la inversión e intercambio comercial nacional e internacional y la exportación de bienes y servicios.*

(...)

- **Promoción internacional de la imagen de la ciudad y la región.**

V. ESTADO DEL ARTE

En los términos del profesor Sutton de Arcadia University (2013), el conjunto de teorías y prácticas que tienen como objetivo convertir la ciudad en una marca bien definida y competitiva en el mercado de las ciudades mundiales se denomina, en inglés City Branding.

Los orígenes del City Branding se podrían remontar al Siglo XIX, con el Boosterism³⁶ de América del Norte y las exposiciones universales. Esta práctica fue aplicada en diversas esferas hasta llegar a los lugares. No obstante, las características básicas del city branding, tal como lo indica el profesor Sutton, citando a Hankinson y Kavaratzis, surgen relativamente de la identificación de la ciudad, desde diversos puntos de vista.

A continuación, haremos un breve recuento de lo más relevante a la marca ciudad.

³⁶ Bosterism refiere a la promoción de los pueblos, especialmente en Norteamérica en siglo XIX, para atraer inversiones y habitantes.

a. Definiciones

- Qué es marca ciudad
- Qué es marca de gobierno

b. ¿Por qué es más importante posicionar la marca ciudad que la marca de gobierno?**c. Génesis de la marca ciudad en Bogotá****d. La Gobernanza de la Marca****e. Cómo se comportan las marcas ciudades en otras partes del mundo.****a. ¿Qué es una marca ciudad?**

La marca ciudad se puede pensar como el nombre, término, símbolo o combinación de ellos, que permiten diferenciar a una ciudad de otra. Todos los textos al respecto comparten que su gestión debe estar enmarcada en una estrategia de mercadeo más compleja “citybranding” y que sólo la gestión a largo plazo puede garantizar posicionamiento, lo que a su vez permite agregarle valor (brand equity) y generar beneficios económicos para la ciudad. Los estudios de Aaker (1991) establecen que: “la identificación y diferenciación son básicas para que las ciudades resulten más atractivas que su competencia, de forma que entendida como tal, la marca ciudad adquiere una dimensión simbólica que se traduce en un beneficio social y económico (valor de marca)”

La marca de las ciudades se construye, como en el caso de Bogotá, mediante estudios que permiten desarrollar una propuesta visual, como el resultado del estudio de las cualidades que hacen a una ciudad única y por tanto atractiva tanto para su mercado interno como externo. De ahí que contar con una marca ciudad, con la fortaleza y posicionamiento deseados, permite mejorar también los niveles de “autoestima” de la ciudadanía.

Las marcas ciudades no pueden ser pensadas únicamente como el instrumento de marketing para posicionar a una ciudad dentro de públicos exógenos. La autoestima o sentido de pertenencia de los ciudadanos permiten crear diálogos más allá de ideologías políticas, para ponerse de acuerdo sobre los fundamentales de ciudad. El respeto y el cuidado por el entorno, el estímulo de los consumos internos, el cuidado y fortalecimiento reputacional de la ciudad.

La marca ciudad permite resaltar las cualidades de la ciudad y atraer públicos, pero también unifican, generan consenso y unión para lograr cometidos a favor del territorio. La individualidad se suma al colectivo para crecer como sociedad.

Tony Puig, considerado el gurú de “marca ciudad”, señala 5 pasos para el desarrollo de la marca: 1) una urbe primero se posiciona entre los ciudadanos; 2) se convierte en una ciudad en la que quisieran vivir otros, más allá de sus límites; 3) lo anterior traerá inmigración y movilidad demográfica para asegurar ciertas condiciones económicas primarias; 4) luego aparecerán inversionistas con la disposición para capitalizar lo existente y finalmente; 5) si la ciudad tiene un encanto especial, se convertirá en destino turístico.

De esto se desprende que la gestión de marca sólo puede ser exitosa, y relevante para la competitividad de una ciudad, en un escenario en el que la voluntad política, la disciplina institucional y el compromiso de los diferentes sectores de una sociedad se comprometan con su respeto y cuidado.

b. ¿Qué es una marca de gobierno?

Se puede considerar una marca de gobierno, aquel logo, símbolo, slogan o combinación de los anteriores, que normalmente son adoptados de la campaña del candidato elegido por los ciudadanos para representar el gobierno que la usa. La marca de gobierno es usada para identificar una convicción de un gobernante, posicionar un plan de gobierno y garantizar que los ciudadanos conozcan las acciones que, en virtud del cumplimiento de dicho plan de gobierno, realiza. El periodo de uso no puede ser mayor al periodo para el cual fue elegido el gobernante que la promueve.

c. ¿Por qué es más importante posicionar la marca ciudad que la marca de gobierno.

Podemos deducir de lo anterior que mientras los beneficios de gestionar e invertir en una marca de gobierno son a corto plazo – solo cuatro años- y tienen como beneficiario a la administración de la ciudad y no necesariamente a la ciudad; el invertir en el posicionamiento de la marca ciudad beneficia al total de sus habitantes por un periodo de tiempo más extenso que el que le corresponde a un gobernante.

La marca de gobierno tiene el objetivo de posicionar un plan de gobierno, de tal manera que las obras, programas y logros institucionales sean reconocidos dentro de un periodo de gobierno e identificados como parte de la gestión del gobernante que lo representa. Este esfuerzo es realizado para cuatro años (periodo que dura una administración en Bogotá) y el beneficiado es la administración, quien con dineros públicos posiciona una ideología determinada. Adicionalmente, el uso de logos y slogans como sello para marcar los edificios públicos como parte de una administración causa serios inconvenientes en varios sentidos:

- 1- Al cierre de dicha administración y llegada de una nueva, que no siempre concuerda ideológicamente, se debe dar un cambio en toda la imagen institucional de la ciudad, incluidas placas de edificios, parque automotor, vestuario de los funcionarios, papelería, etc; lo que conlleva traumatismos y costos que la ciudad se ve obligada a pagar, sin beneficios aparentes.
- 2- La cohesión social se ve afectada, pues la idea de que una obra o accionar de una administración le pertenece a ésta, es un contrasentido cuando es interés de la misma administración empoderar a la ciudadanía de su responsabilidad y su papel en la construcción colectiva de ciudad y sociedad. El mensaje que se envía en este caso es que la ciudad es creada solo por quienes la administran, dejando por fuera a los otros actores que la habitan-. No es efectivo hacer campañas de mercadeo social, o el acuñado termino – cultura ciudadana, cuando los activos de la ciudad no le pertenecen a sus ciudadanos, sino al gobierno que fue elegido para representarlos.

Por otro lado, recordemos que la marca ciudad pretende posicionar los atributos de una ciudad y por tanto mejorar su visibilidad y estatus, para contar a su vez como mayores visitantes, mejores oportunidades de negocios y por tanto mayores inversiones. Esto redundaría en el bienestar de todos los habitantes de la ciudad.

“Hoy en día las ciudades representan un papel clave en las relaciones socioeconómicas, tanto a nivel nacional como internacional. Las ciudades se han convertido en los motores económicos de los países y regiones, y en ellas se dan intercambios económicos, sociales, culturales, tecnológicos, y de comunicaciones. Al mismo tiempo, se están convirtiendo en sujetos de consumo, en marcas con identidades y valores propios. En este punto, la creación y desarrollo de marca ciudad puede ayudar a mejorar la posición de mercado de una ciudad en turismo, inversión y comercio. En conexión con la esencia de sus valores, cultura, historia, personalidad, beneficios, atributos de su población y público objetivo, una ciudad puede crear una estrategia de marca que muestre su identidad, y aquellos factores que la hagan diferente. El uso de la marca ciudad tiene la ventaja de ser una herramienta que permite defender los intereses de la ciudad, así como de sus diferentes públicos objetivo, en las relaciones políticas, sociales y económicas que puedan darse”.

Finalmente, es necesario destacar que en el caso del Distrito se han privilegiado las comunicaciones que son dirigidas a promover las fortalezas del gobierno de turno, frente a las comunicaciones que incluyen el fortalecimiento de la marca ciudad. Esta afirmación se hace al comparar los recursos invertidos en uno y otro elemento. Los recursos públicos son limitados y por tanto su destino debe obedecer a criterios de pertinencia y eficiencia.

d. Génesis de la marca ciudad de Bogotá

El interés por la marca ciudad, como mecanismo de conversación y estímulo al arraigo y compromiso de sus habitantes:, surge por primera vez en Bogotá en el año 1998, en el primer gobierno del Alcalde Enrique Peñalosa, en el que se realizó un concurso que dio como ganador al slogan “2.600 metros más cerca de las estrellas”, logrando que la posición geológica de la ciudad se convirtiera en el input para mirarla desde una asociación positiva.

Después de esto, en el año 2004, en la alcaldía de Lucho Garzón, el entonces Instituto Distrital de Cultura y Turismo decidió cambiar la estrategia y preguntarle a los ciudadanos “Y tú, ¿Qué sabes de Bogotá?”, una pregunta que pretendía inducirlos al reconocimiento de los diferentes lugares emblemáticos de la ciudad. Una estrategia de turismo interno, que terminó al final de la misma administración de Bogotá.

En el año 2011, Invest In Bogotá, La Cámara de Comercio de Bogotá y el Instituto Distrital de Turismo, le preguntaron a los ciudadanos, cuáles serían los atributos positivos de la ciudad, y mediante un concurso, en el que participaron ocho firmas, se seleccionó a la firma Misty Wells, que diseñó un logo que tiene la palabra “Bogotá” como elemento principal, y –actualmente- 6 acentos que son usados para resaltar segmentos o atributos.

La estrategia se planteó con la base de posicionar a Bogotá como epicentro de negocios, talento, creatividad, fundamentado en una marca de ciudad y en el mercadeo a través del acuerdo con proyectos de ciudad que comuniquen los mejores valores que tiene Bogotá para competir.

La marca de Bogotá se desarrolló en 2010 mediante una convocatoria con la participación de 12 firmas de reconocida trayectoria nacional e internacional, 8 de las cuales cumplieron con los parámetros exigidos. Las propuestas fueron analizadas por un jurado conformado por expertos nacionales e internacionales y el apoyo de los resultados de una serie de grupos focales con personas del sector de turismo, negocios, cultura, medios, jóvenes y amas de casa.

El jurado seleccionó la propuesta de la firma Misty Wells & Zea Asociados porque “propone una actitud optimista y de participación que engrandece, suma e integra las fortalezas de la capital, así como las aspiraciones de sus habitantes expresadas en los distintos escenarios convocados durante el desarrollo del proceso.”

Desde 2012 hasta 2016, Invest in Bogota estuvo a cargo de coordinar la estrategia de mercadeo de ciudad orientada al posicionamiento internacional de Bogotá mediante la articulación de actores públicos y privados líderes de los proyectos más representativos de la capital, con la activa participación del Instituto Distrital de Turismo, la Cámara de Comercio de Bogotá, la Dirección Distrital de Relaciones Internacionales, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, Corferias, el Bureau de Convenciones de Bogotá y ProBogotá. Gracias al trabajo desarrollado a través de más de 150 alianzas con proyectos de la ciudad, durante este período se generaron cerca de \$ 44.000 millones de free press, se atendieron más de 480 periodistas internacionales y se generaron más de 1.600 publicaciones internacionales, en medios como El País, el Miami Herald, Forbes, CNN, El Clarín, El Universal de México, Folha do SaoPaulo, El Comercio, New York Times, entre otros. La inversión realizada por Invest in Bogota en este período fue de 1.796 millones.

Sin embargo, este logo o marca, diseñada para ser usada por la ciudad para acompañar todas sus estrategias de mercado y lograr un posicionamiento como el de otras ciudades del mundo, como Madrid o Berlin, y generar branding equity, también se ha visto afectada en el tiempo por lo cambios o modernizaciones sugeridos por las administraciones, antes de Gustavo Petro y ahora de Enrique Peñalosa.

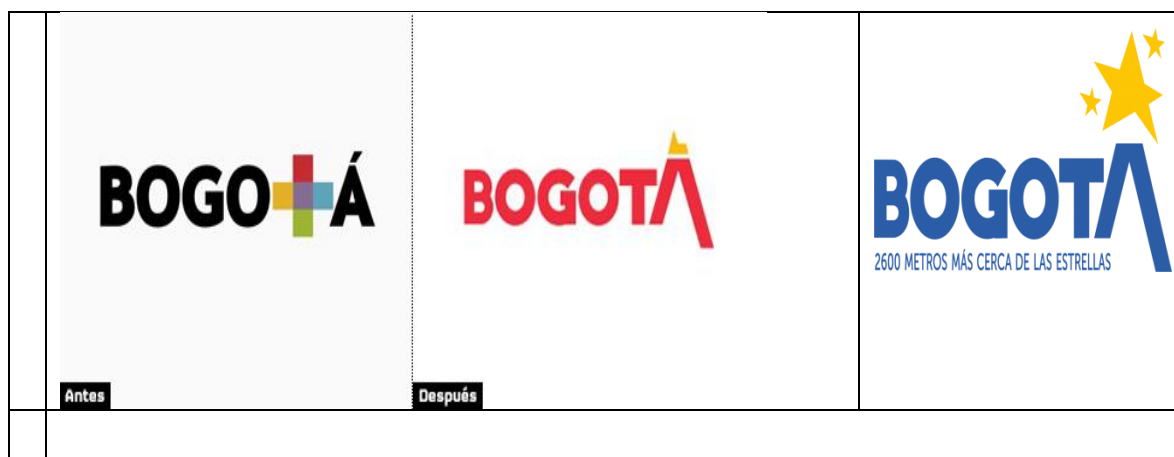
Tabla cambios de la marca.

Tabla 2. Fuente: Elaboración Propia

De lo anterior se desprende que las diferentes administraciones, sin distinción de ideología o tendencia, han promovido la gestión de diferentes marcas que no logran permanencia en el tiempo y por tanto no alcanzan reconocimiento o posicionamiento. **El no uso de una marca de manera prolongada, insistente y persistente, se traduce en una pérdida de recursos y en una pérdida en el costo de oportunidad;** es decir, además de invertir recursos en el posicionamiento de una marca que es frecuentemente cambiada y por tanto no alcanza a construir valor para la ciudad ¿cuántos recursos ha dejado de percibir la ciudad por cuenta de no tener un mejor posicionamiento?

e. La gobernanza de la marca

“La responsabilidad inicial del diseño, la implantación y la gestión de una marca de territorio es preferentemente de la Administración Pública”; sin embargo, es necesario establecer una gobernanza para su gestión y administración, que incluya al sector privado y a los ciudadanos. Adicionalmente, es necesario considerar la academia, como contribución al fortalecimiento de la estrategia de marca ciudad.

f. ¿Cómo se comportan las marcas ciudades en otras partes del mundo?

En el año 2014 la firma Saffron Brand Consultants reportó, para el periódico The Guardian, el resultado del barómetro de marca (sistema de medición de la percepción) utilizado para conocer las marcas de ciudades más poderosas del mundo.

El método utilizado fue analizar, en primer lugar, sus “activos”, es decir las atracciones, clima, seguridad, prosperidad económica e infraestructura (transporte); en segundo lugar, medir su “presencia” en redes sociales, es decir el número de “likes” y menciones que se realizan de cada ciudad en Facebook y Twitter.³⁷

³⁷ The world cities with the most powerful brands - get the data. 6 de mayo de 2014. Recuperado de: <https://www.theguardian.com/cities/datablog/2014/may/06/world-cities-most-powerful-brands-get-the-data>

A continuación el listado de las 30 ciudades mejor posicionadas como marca:

Posición	Ciudad	Activos	Presencia en Redes sociales	Calificación general	Instagram
1	Los Ángeles	8	10	18	@losangeles_city 364k
2	Nueva York	7.7	10	17.7	@newyork 813k
3	Londres	7.3	10	17.3	
4	París	7.2	10	17.2	@paris 214k
5	Seúl	7.9	8	15.9	
6	Barcelona	6.8	9	15.8	
7	Río de Janeiro	6.3	9	15.3	@riodejaneirogram 48.5k
8	San Francisco	7.2	8	15.2	
9	Las Vegas	6.2	9	15.2	@lasvegas 379k
10	Dubái	5.6	9	14.6	@dubai 2M
11	Estambul	5.6	9	14.6	
12	Madrid	7.4	7	14.4	
13	Chicago	6.3	8	14.3	@chicago 151k
14	Singapur	9	5	14	
15	Bangkok	6.6	7	13.6	
16	Sidney	7.4	6	13.4	
17	Ciudad de México	6.4	7	13.4	@cdmx_oficial 13.6k
18	Buenos Aires	6.3	7	13.3	@buenosaires 93.3k
19	Mumbai	5.3	8	13.3	
20	Sao Paulo	5.2	7	12.2	@saopaulocity 136k
21	Mecca	5	7	12	
22	Atlanta	5.8	6	11.8	
23	Melbourne	5.7	6	11.7	
24	Milán	6.4	5	11.4	
25	Berlín	6.4	5	11.4	
26	Roma	6	5	11	
27	Bangalore	4.5	6	10.5	
28	Tokyo	8.3	2	10.3	
29	Riyadh	5	5	10	
30	Delhi	5.9	4	9.9	

Tabla 3. Fuente: The world cities with the most powerful brands-The Guardian

Descripción de algunas marcas:

1. Los Ángeles:

DISCOVER
Los Angeles

Por qué es reconocida:

- Por las playas, como las de Malibú y Santa Mónica.
- Es una ciudad cultural, donde se encuentran varias casas discográficas, productoras, estudios de televisión y cine de Hollywood.
- Hay un contraste entre sus rascacielos de gran capital económico y una Chinatown caótica y desordenada; calles llenas de tráfico y cerca zonas tranquilas para caminar.
- Es una capital con muchos centros comerciales, tiendas y outlets.
- Uno de sus principales atractivos es Beverly Hills.

El 3 de mayo el Departamento de Convenciones y Turismo lanzó la iniciativa #EveryoneIsWelcome, para la promoción de Los Angeles como un destino acogedor. www.discoverlosangeles.com/everyoneiswelcome

2. Nueva York



Si bien la titularidad de la gestión de la marca es pública y compartida entre la Agencia de Turismo del Estado de Nueva York, el gobernador de la ciudad y la Alcaldía, lo cierto es que en la práctica, es una organización privada no lucrativa, la NYC & Company, la responsable activa de su gestión. La organización está formada por más de 2.000 empresarios y negocios de la ciudad pertenecientes a sectores muy diversos (turismo, ocio, cultura, entretenimiento...) que han desarrollado una estrategia de marca ciudad que va más allá de un eslogan o una campaña de publicidad, y que se concreta en un proceso de branding que busca aunar su identidad con los intereses de sus visitantes, ofreciendo una amplia y singular oferta de atractivos turísticos y culturales que generan experiencias únicas.

Por qué es reconocida:

- La ciudad que nunca duerme, de oportunidades, de color, luz y contraste.
- Una ciudad cosmopolita rebotante de diversión y diversidad (de barrios, de culturas, de actividades, de gentes, etc.): la capital del mundo.
- Ciudad que ofrece (espectáculos, restaurantes, actividades culturales o de ocio y deporte al aire libre, paseos por Central Park, exposiciones de fotografía en galerías de arte,...) con el que la ciudad ha conseguido consolidar sus asociaciones con marcas producto como Carolina Herrera New York, Maybeline New York, DKNY, etc., que no solo la incluyen en su denominación, sino que la promocionan a través de campañas de publicidad en las que casi siempre incluyen imágenes de sus calles.

3. Londres



La gestión de la marca Londres es pública y depende de la Alcaldía de la ciudad, que la coordina a través de la Oficina de Turismo de Londres (VisitLondon). A su vez la promoción turística de la ciudad depende de la Oficina de Información Turística de Londres (BLVC), un centro gestionado por VisitBritain, la Oficina Nacional de Turismo Británico, como una oficina integral para promocionar el turismo, tanto en la ciudad como en toda Gran Bretaña. Además, algunos distritos y barrios londinenses poseen sus propias oficinas de información turística.

No obstante, las autoridades han creado, como en el caso de Nueva York, una entidad público-privada sin ánimo de lucro para la promoción de la ciudad. Se trata de London & Partners, que se ha constituido como un organismo encargado de asesorar a todas las empresas que deseen invertir en la ciudad ofreciendo apoyo local a las empresas, profesionales y potenciales socios que quieran conocer las oportunidades de negocio que

Londres ofrece. Está financiada por el Ayuntamiento londinense y por las aportaciones de su red de socios comerciales.

En consecuencia, lo fundamental para la marca Londres de cara al futuro es conservar lo que ya tiene consolidado: ser percibida como un destino ideal para el desarrollo profesional, la tendencia, la vanguardia y, en definitiva, las oportunidades y la innovación. De ahí que la Oficina Nacional de Turismo Británico, VisitBritain, junto con VisitLondon, trabajen actualmente potenciando los atributos anteriores y vinculando la ciudad a intereses como la música, cine, literatura, deporte (fútbol), moda y estudios (sobre todo del inglés).

Por qué es reconocida:

- Big Ben (Torre del Reloj, cuyas campanas replican cada cuarto de hora)
- El Tower Bridge (puente levadizo sobre el río Támesis)
- Buckingham Palace (residencia de la familia real británica)
- Catedral de San Pablo
- Plazas Piccadilly Circus y Trafalgar Square.

4. París

PARIS

La marca París se gestiona a través de Oficina de Turismo y Congresos de París, un organismo público que depende institucionalmente del Ayuntamiento de la ciudad y de la Cámara de Comercio e Industria de París. Si bien, aunque la gestión es pública, promueven la colaboración con entidades privadas animando (previo pago de la cuota anual correspondiente) a los establecimientos o negocios de la ciudad a que soliciten el sello/logotipo institucional de Establecimiento Adherido. La estrategia para la creación de la marca ciudad ha sido la priorización de la oferta cultural como atributo esencial de la marca, tal y como se recoge en el informe “40 ans de Tourisme a Paris” editado por la Oficina de Turismo y Congresos de París en 2011 con motivo del cuadragésimo aniversario de su fundación, que recoge la trayectoria de la promoción de la ciudad a lo largo de este período.

Por qué es conocida:

- Con la Torre Eiffel como símbolo de la ciudad, París es una marca rentable desde hace tiempo para todas aquellas marcas que buscan generar en el consumidor asociaciones con el glamour y la elegancia.
- Capital de la moda por excelencia, la ciudad potencia su imagen como cuna del estilo y del buen gusto, de ahí que buena parte de las marcas que se alían con la ciudad pertenezcan a la industria de la moda y de la cosmética/belleza.
- La ciudad ha sabido reinventarse y a día de hoy combina en su estilo lo antiguo con lo moderno, siendo el resultado una ciudad multifacética con barrios de características muy diversas y con un estilo en el que se entremezclan el lujo y la suntuosidad de sus palacios y monumentos, con el glamour de las *boutiques* de las mejores marcas del mundo y la vida bohemia de sus cafés.
- Un maridaje casi perfecto entre la exclusividad y el lujo (calidad y excelencia) con la elegancia de la sencillez sofisticada. El resultado, no podría ser otro que el encantador y coqueto “*chic*” francés que atrae a marcas como L’Oreal París, Lancôme París, Paco Rabanne París, Lanvin París, etc.
- Cuenta con la aplicación “Welcome to Paris” en versión francesa e inglesa.

5. Hong Kong



Esta ciudad cuenta con una marca propia desde el año 2000, surgiendo por la preocupación de algunos sectores de que Hong Kong podría desaparecer de la escena internacional después de la reunificación.

Ellos mismos, tras investigaciones entre ciudadanos y turistas, han determinado que los valores que sustentan su ciudad se centran en el progreso, en la libertad, en la estabilidad, en las oportunidades y en la alta calidad de vida.

En consonancia con esto, su identidad corporativa se basa en el dragón, que simboliza el encuentro de Oriente y Occidente que hace tan especial Hong Kong, a la vez que su forma suave y fluida dan sensación de movimiento y velocidad, reconociendo a una ciudad en constante cambio.

En 2015 lanzaron “Our Hong Kong”, una campaña de marca que pone en valor los logros y aspiraciones de sus ciudadanos en distintos ámbitos (cultura, finanzas, innovación...).

6. Singapur



Singapur, denominada el tigre asiático, en 2010, dio el paso de ‘Uniquely Singapore’ a ‘YourSingapore’, denotando así la capacidad del país para personalizar la experiencia de cada uno de sus visitantes. Esto se sustenta en la diversidad que ofrece su cultura, sus calles e incluso sus sonidos. Además, el cambio de marca, según su propia página web, se basa en una promesa centrada en el usuario y que posiciona al país como una opción “estimulante y de futuro”.

Sin embargo, lo que más ha llamado nuestra atención han sido los valores que desde el gobierno han destacado de Singapur como ciudad: integridad, servicio y excelencia.

Toda esta apuesta del gobierno se traduce a los planes que están desarrollando en distintos ámbitos para llevar a cabo de la mano de los ciudadanos el cambio económico, tecnológico y social en el que están plenamente inmersos. ¿El que más nos ha gustado? “Make It Better”. Sencillamente genial.

7. Bangkok



“Como capital política, económica, cultural, culinaria y espiritual, Bangkok está caracterizada tanto por el encanto de antaño como por la practicidad de hoy en día, a veces en un modo un tanto caótico, pero siempre con una sonrisa agradable”. Así se presenta Bangkok y en eso ha basado su propuesta de marca, en la sonrisa amable y en la hospitalidad tailandesa. Es interesante como la experiencia de conocer Bangkok se centra en sus ciudadanos, y en valores como la hospitalidad, lo que sin duda ha contribuido a alejar la idea de “peligrosa” que la ha acompañado durante años.

Sin embargo, nos ha sorprendido como una ciudad con la capacidad para ser una potencia en todos los sentidos tiene tan poca información al alcance de sus ciudadanos y futuros turistas. De todas formas, es cuestión de tiempo que esto cambie, puesto que las administraciones y las universidades públicas están trabajando en un plan de desarrollo para 2032 llamado “Bangkok:Vibrant of Asia”, que se basa en la promesa “together we build”.

8. Berlín



El proyecto surgió en 2008 y el eslogan elegido fue Be Berlin (Sei Berlin en alemán). El primer objetivo fue captar a los berlineses, habitantes de una ciudad dividida por el muro durante décadas. Luego, el proyecto se ocupó de mostrar los atractivos de la ciudad para los extranjeros y también de promover las actividades culturales, económicas e industriales. Se incluyeron imágenes en lugares clásicos, como la estación central.

Referentes latinoamericanos:

9. Medellín



En septiembre de 2015 se presentó “Actitud Medellín”, la nueva marca ciudad, la cual fue presentada en la inauguración de la Organización Mundial de Turismo, “esa actitud amable, esa sonrisa con la que el colombiano recibe al visitante extranjero, es una potencialidad que hay que seguir, manteniendo, acrecentando

y consolidando como uno de los activos turísticos de nuestro país y de nuestra ciudad” expresó el Alcalde de Medellín.

Pocos saben que Medellín tiene un museo al aire libre con 23 esculturas monumentales; un acuario que es uno de los más grandes en número de especies de agua dulce en América Latina; que cuenta con 1.700 metros cuadrados de bosques de niebla, fauna y naturaleza, y sumado a esos diferenciales Medellín tiene zonas de compras especializadas, un sistema integrado de transporte con Metro, Metrocable, Metroplús y Tranvía, un distrito tecnológico que los acerca cada vez más a ser la capital de América Latina de la innovación al 2021 y una gastronomía y una cultura sillettera única, que queda en la mente de todos quienes los visitan”.³⁸

El Acuerdo 40 de 2015 creó el Concurso Marca de Ciudad, en el Municipio de Medellín, con las siguientes características:

- Objeto: “Establecer una marca de ciudad que identifique a Medellín y a sus habitantes, teniendo en cuenta su contexto histórico, cultural, económico, social, ambiental y antropológico, posicionando la imagen de ciudad en el ámbito nacional e internacional y que construya positivamente en la cultura de todos sus habitantes”.
- Participación: Para el desarrollo del concurso, se realizaron invitaciones a entidades públicas y privadas con sede en Medellín, como: Instituciones de Educación Superior, Asociaciones Cívicas, entidades del sector empresarial, industrial o comercial, o alguna otra que pudiese determinar desde su sector la marca para la ciudad.
- Vigencia: Duración de mínimo diez años, y estará por encima del eslogan del gobierno de las administraciones municipales.
- Posicionamiento: la Administración deberá destinar recursos para promocionar la Marca de Ciudad.
- Financiación: los recursos necesarios para la ejecución del Acuerdo estarán sujetos al presupuesto anualmente aprobado para las entidades responsables de su implementación y ejecución, y deberá incluirse en cada anualidad.

10. Ciudad de México



El actual Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, solicitó en 2013 al Fondo Mixto de Promoción Turística del Distrito Federal (FMPT) construir una marca que le otorgara a esta ciudad el reconocimiento, la identidad y un alto nivel de diferenciación entre el resto de las grandes urbes mundiales. Fue así como ese organismo de gobierno quedó encargado de manejar la marca de la Ciudad de México, en donde su función principal sería dar identidad y promoción a la capital del país mediante una estrategia a largo plazo. Gracias a que esta iniciativa se integró al Programa General de Desarrollo 2013-2018 implementado por el gobierno de la ciudad. De esta manera nace la marca que hoy es conocida como CDMX, misma que en la actualidad es reconocida no sólo de manera local y nacional, sino que también empieza a ser un referente en el mercado internacional.³⁹

Está a cargo del Fondo Mixto de Promoción Turística del Distrito Federal (FMPT).

³⁸ Citybranding: Medellín Presenta Su Nueva Iniciativa De Marca Ciudad. 16 de Septiembre de 2015. <http://www.revistapym.com.co/noticias/citybranding/citybranding-medell-n-presenta-su-nueva-iniciativa-marca-ciudad>

³⁹ <http://la.network/identidad/cultura/marca-ciudad-autentico-gracias-la-identidad/>

VI. RAZONES DEL PROYECTO

Según el Instituto Distrital de Turismo, la marca ciudad obedece a una estrategia de marketing de ciudad que promociona a Bogotá como destino turístico nacional e internacional, la región como destino de inversión, cooperación internacional, la cual ha orientado esfuerzos en distintas actividades.

La marca fue creada con ocasión de la suscripción del convenio 196 del 17 de diciembre de 2008 entre la CCB, Invest In Bogotá y el IDT, con la visión de conformar la estrategia de mercadeo de la ciudad, bajo tres temas relevantes como lo son el posicionamiento de la marca como destino turístico, lugar de inversiones y articulaciones empresariales nacionales e internacionales.

En tal sentido⁴⁰, se han destinado recursos importantes del presupuesto público para la estrategia de promoción y mercadeo de la ciudad que, sin lugar a dudas, requieren consolidarse a los fines esenciales del estado y responder a los principios de austeridad y eficiencia en el gasto.

Durante el periodo comprendido entre las vigencias 2007 a 2016 en acciones de promoción y mercadeo se han invertidos recursos por la suma de \$37.971 millones de pesos, distribuidos en cada vigencia de la siguiente manera:

PROYECTOS ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN Y CIUDAD	RECURSOS POR VIGENCIA*									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012**	2013	2014	2015	2016***
ASIGNADO	\$2.340	\$4.960	\$8.267	\$3.277	\$5.938	\$8.015	\$886	\$5.419	\$2.549	\$1.589
EJECUTADO	\$2.340	\$3.543	\$8.243	\$3.267	\$5.938	\$4.450	\$862	\$5.403	\$2.549	\$1.376

Tabla 4. Fuente: Instituto Distrital de Turismo, Subdirección de promoción y mercadeo. (2017)

*Cifras a pesos corrientes y expresadas en millones de pesos

**Año de armonización

***Año de armonización

Así mismo, el IDT ha suscrito 219 contratos durante el periodo comprendido entre las vigencias 2007 y 2016 relacionados con la estrategia de promoción y mercadeo de ciudad. En lo corrido de la vigencia 2017 ha suscrito contratos por la suma de \$92.185.300 con el objeto de Apoyar la apropiación de la marca, así como los trámites requeridos para el otorgamiento de la licencia de uso de la marca Bogotá.

En el caso del Distrito, las comunicaciones que son dirigidas a promover los fortalezas del gobierno de turno frente a las comunicaciones que incluyen el fortalecimiento de la marca ciudad han sido exorbitantes. Los recursos invertidos para impresos, audiovisuales, merchandising, digitales, papelería, vehículos, comunicaciones oficiales y en general medios que requieren la imagen del Distrito, durante el periodo comprendido entre las vigencias 2004 y 2016, han estado en cifras superiores a los 300 mil millones de pesos.

A continuación se observa el presupuesto asignado y ejecutado para el periodo comprendido entre las vigencias 2004 al 2016, discriminado por Alcaldías Locales, Sector Central y Sector Descentralizado.

ALCALDÍAS LOCALES		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 2.439.906.678	\$ 1.328.347.030
2005	\$ 5.287.235.920	\$ 1.591.284.611
2006	\$ 3.510.949.657	\$ 1.819.258.456
2007	\$ 4.161.710.121	\$ 1.589.692.955
2008	\$ 4.561.165.358	\$ 1.814.606.925
2009	\$ 2.973.942.436	\$ 1.384.762.309

⁴⁰ Respuesta a Derecho de Petición con Radicado Cordis No. 2017EE1209 del 7 de Junio de 2017.

2010	\$ 3.052.919.527	\$ 1.879.904.206
2011	\$ 3.660.292.922	\$ 1.733.911.748
2012	\$ 1.765.238.950	\$ 1.236.073.612
2013	\$ 3.104.354.908	\$ 1.565.743.098
2014	\$ 3.899.564.091	\$ 2.129.426.003
2015	\$ 4.081.743.521	\$ 2.145.125.711
2016	\$ 2.513.752.351	\$ 922.308.529
TOTAL	\$ 45.012.776.440	\$ 21.140.445.193

Tabla 5. Fuente: Alcaldías Locales-Respuesta a Derecho de Petición 1-2017-3007
(Con corte al 15 de Septiembre de 2017)

SECTOR CENTRAL		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 8.687.923.046	\$ 7.809.367.696
2005	\$ 20.620.413.389	\$ 16.783.139.661
2006	\$ 19.872.187.684	\$ 15.218.461.288
2007	\$ 17.975.149.917	\$ 15.703.054.280
2008	\$ 20.262.477.691	\$ 15.724.056.326
2009	\$ 29.028.574.517	\$ 26.324.302.335
2010	\$ 22.861.011.700	\$ 19.854.541.191
2011	\$ 24.505.562.328	\$ 19.817.855.266
2012	\$ 26.370.909.779	\$ 22.075.156.195
2013	\$ 62.664.216.595	\$ 59.439.201.795
2014	\$ 59.574.649.547	\$ 57.181.934.574
2015	\$ 54.449.911.098	\$ 52.680.468.900
2016	\$ 37.776.809.421	\$ 32.675.604.698
TOTAL	\$ 404.649.796.712	\$ 361.287.144.205

Tabla 6. Fuente: Secretarías-Respuesta a Derecho de Petición 1-2017-3007
(Con corte al 15 de Septiembre de 2017)

SECTOR DESCENTRALIZADO		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 11.425.889.561	\$ 9.390.190.503
2005	\$ 15.864.032.649	\$ 14.905.056.007
2006	\$ 31.266.691.817	\$ 23.376.897.413
2007	\$ 17.101.946.727	\$ 15.898.850.764
2008	\$ 10.823.030.926	\$ 9.292.854.618
2009	\$ 33.309.049.827	\$ 14.149.440.693
2010	\$ 17.125.438.726	\$ 12.546.229.767
2011	\$ 40.459.151.427	\$ 10.335.245.042
2012	\$ 302.418.065.831	\$ 25.319.074.970
2013	\$ 36.208.522.362	\$ 34.900.366.315
2014	\$ 26.392.005.969	\$ 21.068.252.335
2015	\$ 22.294.999.833	\$ 21.246.000.449
2016	\$ 17.470.803.521	\$ 14.207.608.129
TOTAL	\$ 582.159.629.176	\$ 226.636.067.005

Tabla 7. Fuente: Entidades del Sector Descentralizado-Respuesta a Derecho de Petición 1-2017-3007
(Con corte al 15 de Septiembre de 2017)

GRAN TOTAL		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 22.553.719.285	\$ 18.527.905.229
2005	\$ 41.771.681.958	\$ 33.279.480.279
2006	\$ 54.649.829.158	\$ 40.414.617.157
2007	\$ 39.238.806.765	\$ 33.191.597.999
2008	\$ 35.646.673.975	\$ 26.831.517.869
2009	\$ 65.311.566.780	\$ 41.858.505.337
2010	\$ 43.039.369.953	\$ 34.280.675.164
2011	\$ 68.625.006.677	\$ 31.887.012.056
2012	\$ 330.554.214.560	\$ 48.630.304.777
2013	\$ 101.977.093.865	\$ 95.905.311.208
2014	\$ 89.866.219.607	\$ 80.379.612.912
2015	\$ 80.826.654.452	\$ 76.071.595.060
2016	\$ 57.761.365.293	\$ 47.805.521.356
TOTAL	\$ 1.031.822.202.328	\$ 609.063.656.403

Tabla 8. Fuente: Respuesta a Derecho de Petición 1-2017-3007
(Con corte al 15 de Septiembre de 2017)

Por estas razones, se requiere unificar esfuerzos para lograr conservar la identidad visual de la marca y aunar esfuerzos para su posicionamiento en el ámbito local, nacional e internacional priorizando su uso frente a la Marca de Gobierno que se establezca.

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
Concejala de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS
Concejala de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical



PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLAN
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Conservador

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

ROLANDO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Polo Democrático

NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

LUZ MARINA GORDILLO SALINAS
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal Colombiano

ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

MARÍA CLARA NAME RAMIREZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Alianza Verde

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá D.C.
Movimiento Libres

RICARDO ANDRÉS CORREA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

DAVID BALLEEN HERNANDEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

NELSON CUBIDES
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Conservador

DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Alianza Verde

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

JULIO CESAR ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

Original no firmado

GERMAN GARCÍA MAYA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal

DIEGO FERNANDO DEVIA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático



PROYECTO DE ACUERDO N° 213 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

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, 13 Y 25

ACUERDA

Artículo 1º. Adopción. Adóptese la Marca Ciudad “Bogotá”, creada en el marco de la estrategia de mercadeo de ciudad, basada en la apuesta público-privada de largo plazo de la que son titulares el Instituto Distrital de turismo, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Corporación para el Desarrollo y la Productividad Bogotá Región o “Invest In Bogotá”.

La Marca debe estar alineada para dar gestión a la percepción que se tiene de la ciudad, así como incrementar el turismo, el comercio, atraer la inversión y aumentar la visibilidad del territorio.

Parágrafo. El Manual de Uso e Identidad Visual será el definido por el Instituto Distrital de turismo, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Corporación para el Desarrollo y la Productividad Bogotá Región o “Invest In Bogotá”

Artículo 2º. Lineamientos del Manual de Identidad Visual. La marca ciudad “Bogotá” deberá diferenciarse de la marca corporativa de gobierno. La gama cromática, el isotipo, el logotipo y el imago tipo deberán reflejar los atributos que hacen de Bogotá una ciudad competitiva y atractiva para sus habitantes y para los grupos objetivos a los cuales van dirigidos los esfuerzos de mercadeo de la ciudad.

Parágrafo: La marca ciudad “Bogotá” en ningún caso reflejará elementos diferentes a los que caracterizan a Bogotá y por ningún motivo deberá parecerse gráfica o conceptualmente a la marca de gobierno.

Para tal efecto, Solo se podrá hacer “co- branding”, en los casos en el que el manual de uso así lo defina y sus colores deberán ser amarillo, rojo, blanco o negro.

Artículo 3º. Lineamientos de la Marca:

- Ser una propuesta de valor del territorio para generar reputación, imagen y pertinencia, a fin de posicionar a Bogotá como una ciudad líder en desarrollo humano, atractiva para el talento creativo y para atraer la inversión y el turismo.
- Contribuir a la generación de un imaginario colectivo positivo, que genere apropiación de los ciudadanos por Bogotá.
- Construir en el tiempo, de manera consistente, una imagen de ciudad creativa, pujante y joven en permanente transformación.

Parágrafo: La marca deberá ser visibilizada en los atractivos turísticos, terminales de transporte y tener presencia en el mobiliario urbano, plazas de mercado, parques metropolitanos y zonales de cada localidad así como en los eventos de ciudad.

Para espacios como centros de convenciones, terminales de transporte aéreo y peajes de entrada y salida, se gestionará su uso con el apoyo de las entidades competentes.

Artículo 4º. Componentes. La estrategia de mercadeo de Bogotá tendrá como base tres componentes:



- Una estrategia de promoción de ciudad, construida con base en asociaciones positivas generadas por proyectos específicos, dirigida a habitantes de Bogotá, nacionales y extranjeros.
- Un sistema de identidad visual para la marca ciudad que unifique la aplicación de dicha herramienta de mercadeo.
- Una herramienta de medición de los indicadores de percepción, presencia, admiración y persuasión con el fin de medir su efectividad e impacto para la generación de apropiación a nivel y de atracción de inversión, turismo y capital humano en la ciudad.

Artículo 5°. Del Consejo Consultivo de mercadeo y promoción de ciudad. El Alcalde Mayor dentro del término de (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo, reglamentara la composición y funciones del consejo consultivo de mercadeo y promoción de ciudad, cuyo objeto será servir de instancia consultiva para analizar, conceptuar, y formular propuestas sobre la estrategia de promoción y mercadeo de ciudad.

Artículo 6°. Licenciamiento de la Marca Ciudad. El Instituto Distrital de Turismo, la "Corporación para el Desarrollo y la Productividad Bogotá Región" o "Invest in Bogotá" y la cámara de comercio de Bogotá podrán licenciar la Marca Ciudad a las Empresas o Proyectos que se quieran vincular a la estrategia de mercadeo de ciudad de Bogotá D.C.

Artículo 7°. Acuerdo de Uso. La Administración Distrital se abstendrá de usar cualquier marca diferente a la marca de ciudad para su participación en eventos dirigidos a promover a Bogotá, en el país o fuera de él.

En tal caso, se abstendrá de usar cualquier marca diferente a la marca ciudad para distinguir cualquier edificación, monumento o sitio público, sobre todo si su construcción, gestión o adecuación fue realizada con dineros o recursos públicos.

Parágrafo. La Administración Distrital no podrá realizar ningún cambio a la marca de ciudad "Bogotá" durante los dos (2) primeros años de gobierno.

Artículo 8°. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ
Presidente

DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO
Secretario General de Organismo de Control

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá, D.C



PROYECTO DE ACUERDO N° 214 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA EL 25 DE OCTUBRE COMO EL DÍA DISTRITAL DEL CALZADO, EL CUERO, LA MARROQUINERÍA Y AFINES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO DEL PROYECTO

Esta iniciativa tiene como objeto declarar el 25 de octubre como el Día Distrital del Calzado, el Cuero, la Marroquinería y afines con el fin de lograr el fortalecimiento y reconocimiento de este sector de la industria, por medio de la generación de estrategias y oportunidades que permitan a la ciudad generar una mayor competitividad, y así lograr el posicionamiento de la capital en la producción de calzado y marroquinería.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- ✓ Posicionamiento de Bogotá D.C. como potencia a nivel nacional e internacional en la producción de calzado y marroquinería.
- ✓ Mejorar la competitividad de la ciudad.
- ✓ Mejorar la productividad y promover la industria del cuero, el calzado, la marroquinería y afines.
- ✓ Generar mejores ingresos y más oportunidades de empleo para los ciudadanos asociados a este sector.

II. ANTECEDENTES

PROYECTO DE ACUERDO	Autores	PONENTES
PA 254 de 2013 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Jose Arthur Bernal (Positiva) *H.C. Roger Carrillo (Positiva) *H.C. Jairo Cardozo Salazar (positiva)
PA 012 de 2014 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Miguel Uribe Turbay (Positiva) *H.C. Marco Fidel Ramírez (Positiva) *H.C. Olga Victoria Rubio Cortés (Positiva)
PA 078 de 2014 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Venus Albeiro Silva (Positiva) *H.C. Cesar García (Negativa) *H.C. Olga Victoria Rubio Cortés (Positiva)
PA 158 de 2014 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Sandra Jaramillo González (Positiva) *H.C. Rubén Darío Torrado Pacheco (Positiva) *H.C. Olga Victoria Rubio (Positiva)
PA 253 de 2014 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Olga Victoria Rubio (Positiva) *H.C. María Victoria Vargas (Negativa) *H.C. William Moreno (Negativa)

PA 01 de 2015 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	*H.C. Soledad Tamayo Tamayo (Negativa) *H.C. Rafael Orlando Santiesteban (Positiva) *H.C. Jairo Cardozo Salazar (Positiva)
PA 123 de 2015 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	H.C. Jairo Cardozo (Positiva) *H.Cs. Javier Palacio y Severo Correa (Negativa Conjunta)
PA 282 de 2015 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	H.C. Jorge Durán Silva (Negativa) H.C. Carlos Roberto Sáenz (Negativa) H.C. Jairo Cardozo Salazar (Positiva)
PA 391 de 2015 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Jairo Cardozo Salazar H.C. Olga Victoria Rubio Cortés	H.C. Boris de Jesús Montesdeoca (Positiva) H.C. Patricia Mosquera Murcia (Positiva) H.C. Jairo Cardozo Salazar (Positiva)
PA 304 de 2017 "Por el cual se declara de interés cultural la actividad productiva del calzado en cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio el Restrepo del Distrito Capital" (Archivado)	H.C. Gloria Stella Diaz Ortiz H.C. Jairo Cardozo Salazar	No fue sorteado
PA 485 de 2017 "POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA EL 25 DE OCTUBRE COMO EL DÍA DISTRITAL DEL CALZADO, EL CUERO, LA MARROQUINERÍA Y AFINES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	Hs.Cs. ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, ROLANDO GONZALEZ GARCIA , DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE, DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ , HORACIO JOSE SERPA MONCADA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ROBERTO HINESTROSA REY, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA, ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMIREZ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, EMEL ROJAS CASTILLO, RICARDO ANDRÉS CORREA, DAVID BALLEEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.	H.C. Diego Andrés Molano Aponete. (POSITIVA CON MODIFICACIONES) Archivado por trámite. H.C. JAIRO CARDOZO SALAZAR (PONENCIA POSITIVA CON PLIEGO MODIFICATORIO) Archivado por trámite.
PA 383 DE 2017 "POR EL CUAL SE DECLARA DE INTERÉS CULTURAL LA AGLOMERACIÓN PRODUCTIVA DEL CALZADO, CUERO, MARROQUINERÍA Y AFINES QUE SE REALIZA EN EL BARRIO RESTREPO DEL DISTRITO CAPITAL"	H.C. GLORIA STELLA DIAZ ORTIZ H.C. JAIRO CARDOZO SALAZAR	H.C. Diego Andrés Molano Aponete. (POSITIVA CON MODIFICACIONES) Archivado por trámite. H.C. JAIRO CARDOZO SALAZAR (PONENCIA POSITIVA CON PLIEGO MODIFICATORIO) Archivado por trámite.
PA 564 DE 2017 "POR EL CUAL SE DECLARA DE INTERÉS CULTURAL LA AGLOMERACIÓN PRODUCTIVA DEL CALZADO, CUERO,	Hs.Cs. ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO, PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN, ROLANDO GONZALEZ GARCIA DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE,	No se realizó sorteo para designación de ponentes.

MARROQUINERÍA Y AFINES QUE SE REALIZA EN EL BARRIO RESTREPO DEL DISTRITO CAPITAL"	DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ , HORACIO JOSE SERPA MONCADA, GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ, ROBERTO HINESTROSA REY, MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA, SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA, NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA, ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA, MARÍA CLARA NAME RAMIREZ, JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO, EMEL ROJAS CASTILLO, RICARDO ANDRÉS CORREA, DAVID BALLEEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.	
---	---	--

III. MARCO JURÍDICO

a) MARCO CONSTITUCIONAL

Artículo 7°. El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana.

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

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

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

Artículo 72°. El patrimonio cultural de la nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

b) NORMATIVIDAD NACIONAL

- **LEY 590 DE 2000. "Por la cual se dictan disposiciones para promover el desarrollo de las micro, pequeñas y medianas empresa"**

Artículo 1°. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto:

- a) Promover el desarrollo integral de las micro, pequeñas y medianas empresas en consideración a sus aptitudes para la generación de empleo, el desarrollo regional, la integración entre sectores

económicos, el aprovechamiento productivo de pequeños capitales y teniendo en cuenta la capacidad empresarial de los colombiano

- **LEY 905 DE 2004. "Por medio de la cual se modifica la Ley 590 de 2000 sobre promoción del desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa colombiana y se dictan otras disposiciones".**

Artículo 1º. El literal b) del artículo 1º de la Ley 590 de 2000 quedará así:

b) Estimular la promoción y formación de mercados altamente competitivos mediante el fomento a la permanente creación y funcionamiento de la mayor cantidad de micro, pequeñas y medianas empresas, Mipymes.

c) **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos” 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.

CAPÍTULO VI. EJE TRANSVERSAL 2: DESARROLLO ECONÓMICO BASADO EN EL CONOCIMIENTO

Artículo 43º. Definición - Desarrollo Económico Basado en el Conocimiento. *Este eje transversal prevé las acciones para promover las condiciones necesarias para que los negocios prosperen y se profundice la interacción entre las instituciones públicas del orden distrital, la comunidad académica y el sector productivo. Los programas del Plan en esta materia están enfocados a mejorar las condiciones de calidad de vida urbana con el propósito que las personas, en cualquier ámbito del conocimiento o los saberes, puedan elegir a Bogotá como su lugar de residencia por ser éste un espacio en el cual pueden desarrollar su creatividad plenamente; teniendo en cuenta que el factor crítico para la competitividad moderna supone contar con personas de las mejores calidades, de manera que se potencialice el desarrollo económico de la ciudad y sus habitantes.*

Artículo 44º. Fundamentar el desarrollo económico en la generación y uso del conocimiento para mejorar la competitividad de la Ciudad Región

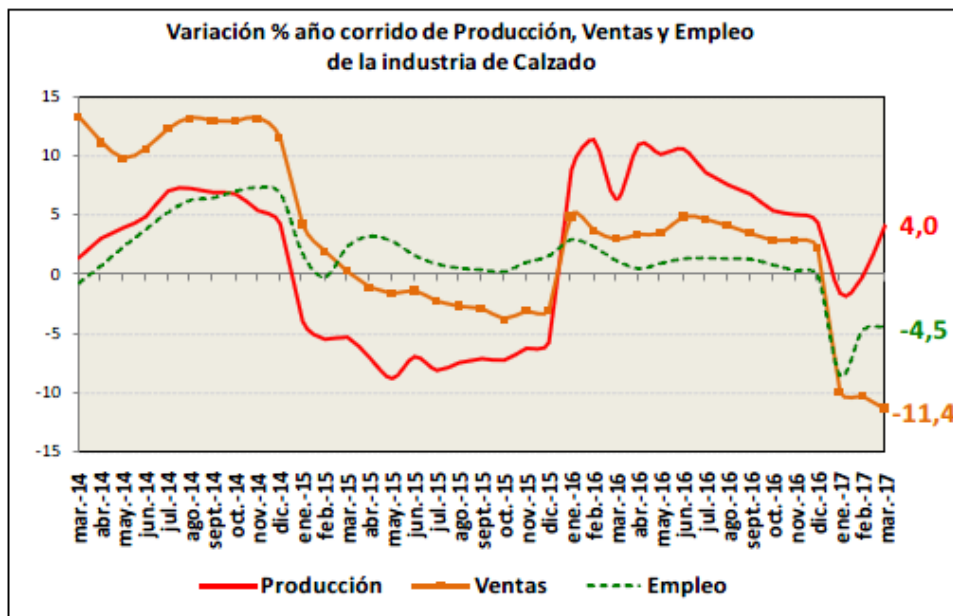
El objetivo de este programa es convertir la generación y el uso del conocimiento en el eje de desarrollo económico para la ciudad, mediante la consolidación del ecosistema de emprendimiento y de innovación, de tal manera que se fortalezcan las capacidades de los diferentes actores, se potencien los espacios de colaboración y apoyo a iniciativas empresariales, y reconocimiento del desarrollo de la industria creativa y la economía naranja, se dinamice la interacción pública y privada para alcanzar los objetivos comunes de la ciudad y se utilicen las capacidades científicas y tecnológicas en dichos objetivos.

En desarrollo de este objetivo se aplicarán los principios de colaboración y coordinación con entidades territoriales de la ciudad región para potenciar el impacto regional de las iniciativas.

Se gestionará un modelo de ciudad innovadora en la cual confluyen en un espacio físico, entidades tales como empresas, universidades, entidades públicas científicas y tecnológicas, que tendrá una gerencia encargada de su operación.

IV. CONSIDERACIONES

Según la Asociación Colombiana de Industriales del Calzado, el Cuero y sus Manufacturas (ACICAM) y la Encuesta Mensual Manufacturera (EMM) del DANE a marzo del 2017, la producción y ventas reales en el sector del calzado, en el primer trimestre de 2017, registraron una variación de 4% y -11.4% respectivamente. En cuanto al empleo este registró una caída de -4.5%.

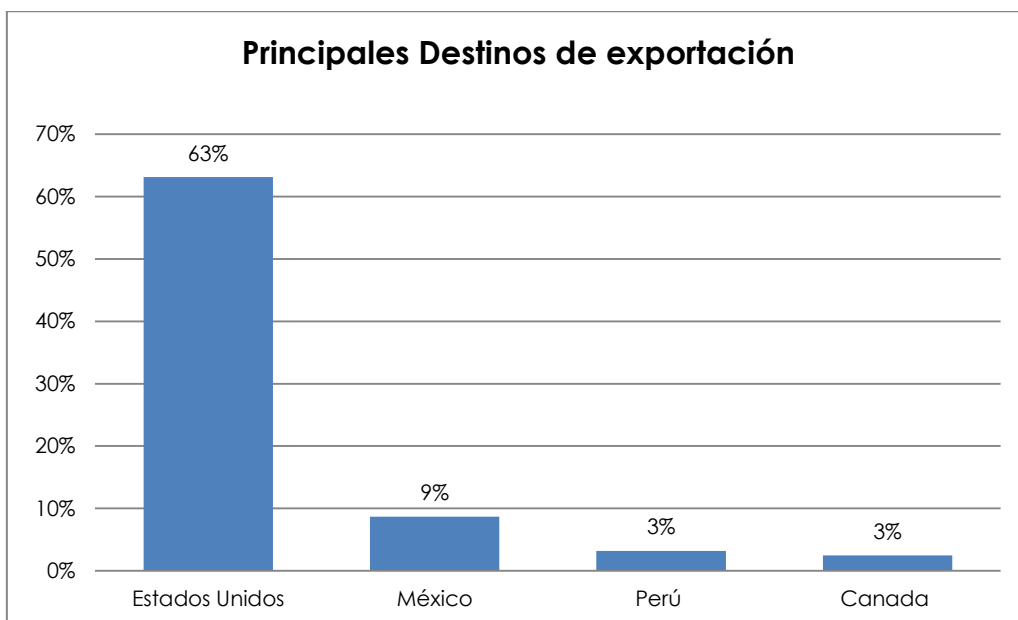


Fuente DANE - Elaboración ACICAM

Según la misma encuesta del DANE, el sector marroquinería en enero a marzo de 2017, observa caídas de -28% en la producción y de -28.8% en las ventas totales.

“Las exportaciones de marroquinería, en los tres primeros meses de 2017, ascienden a 11.3 millones de dólares con una variación de -28.4% frente a los 15.7 millones de dólares exportados en el mismo periodo de 2016. Esta variación se presentó principalmente por la caída de las ventas hacia Estados Unidos, Perú y Panamá, con variaciones de -35%, -41% y -57%, respectivamente”⁴¹

⁴¹ Asociación Colombiana de Industriales del Calzado, el Cuero y sus Manufacturas, ¿COMO VA EL SECTOR?, enero a marzo 2017



Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales-ACICAM

La producción de cuero en Colombia registró un decrecimiento de -16.1% en los tres primeros meses del año 2017. Respecto a las ventas se observa una variación de -26.6%. El empleo muestra una caída de -4.9%.

“Las exportaciones de cuero en enero a marzo de 2017 ascienden a 29.8 millones de dólares con una variación de -19.7% respecto al primer trimestre de 2016. De estas US\$7 millones corresponden a cuero crudo y US\$ 14 millones a wet blue” ⁴²



Fuente: Dirección de Estudios Sectoriales-ACICAM

El departamento que mas exporta cuero es Atlántico (47%), le sigue en orden de importancia Antioquia (22%) y Bogotá y Cundinamarca (21%).

⁴² Ibidem

Como se evidencia con lo anteriormente expuesto la industria de la marroquinería y el calzado, tanto en el país como en la ciudad, presenta una reducción importante en temas de ventas reales, es por esta razón que debemos promover la industria del cuero, calzado, marroquinería y afines en la ciudad de Bogotá, convirtiendo esto en una posibilidad de volver a la ciudad un referente no solo a nivel nacional sino también internacional de esta industria.

Se debe propender por promocionar los productos bogotanos a los ciudadanos, para lograr un mayor crecimiento económico y la generación de empleo digno a más personas, para así lograr que la ciudad genere una mejor calidad de vida para todos los que la habitan.

Respecto a este tema, en la Cámara de Comercio de Bogotá encontramos el Clúster Bogotá cuero, calzado y marroquinería, en el que los ciudadanos pueden encontrar un listado de negocios de esta rama.

“La historia de calzado de cuero en Colombia esta íntimamente ligada a la evolución que ha tenido este proceso en Bogotá dada su ubicación geográfica y la población que alberga como consecuencia del desplazamiento forzado de otras zonas del país debido en gran medida a los problemas de violencia y desastres naturales, situación que ha congregado una gran masa poblacional con intenciones de buscar mejores condiciones de vida, radicando su interés productivo en esta ciudad. Es así como aparecen las primeras manifestaciones frente al proceso de producción de calzado, utilizando medios incipientes y artesanales con el objeto de producir un gran volumen de zapatos, estos sistemas de producción se organizaron en diferentes sectores de la capital tales como barrio Restrepo, San Victorino y Siete de agosto, entre otros, aunque mas adelante este sistema se concentra fundamentalmente en el barrio Restrepo.”⁴³

“En clima frío los primeros vestidos se elaboraron de cuero y pieles que se obtenían después del sacrificio o de la caza. La industria colombiana del cuero, cuarto lugar en Latinoamérica, en particular está ajustada a prácticas dañinas para el medio ambiente... Para que el cuero quede limpio en la primera etapa del proceso, se utiliza bastante agua, cal, sulfuro, amonio, sodio y cromo. En el barrio San Benito de la Localidad de Tunjuelito, la contaminación del aire se evidencia por los malos olores y el contagio de cuerpos de agua originados por residuos de las más de 400 curtiembres que allí funcionan. En esta Localidad de Bogotá, la exposición al cromo ha contribuido en el aumento del cáncer pulmonar, indica un estudio dirigido por el Departamento de Toxicología de la Universidad Nacional de Colombia.”⁴⁴

Uno de los lugares mas representativos en Bogotá de la industria del Cuero, el Calzado, la Marroquinería y afines es el barrio Restrepo, los primeros pobladores de este barrio fueron provenientes de Cundinamarca y Boyacá, su creación data del año 1935 y está enmarcado en la notable expansión que sufrió la ciudad en la década de lo 30's dada durante el periodo presidencial del señor Alfonso López Pumarejo.

El 1 de mayo de 1936 se inauguraron las primera 30 casas, “en la década del cincuenta, aparecen los desplazados de la violencia política, principalmente del Valle del Cauca; algunos, por tener familias en el barrio, se radicaron; otros, por los bajos arriendos, tomaron las casas y las convirtieron en pequeñas fábricas de calzado. Los comerciantes de cueros e insumos para zapatería se trasladaron del sector de San Victorino al Restrepo para tener más cerca a sus clientes. Todo esto propició el auge comercial del calzado (1960), que ha identificado al barrio local, nacional e internacionalmente como uno de los polos de mayor desarrollo de esta importante industria”⁴⁵

En este lugar funcionan unas 1.500 empresas de calzado, y cuenta con la marca “**Hecho en el Restrepo**”, barrio considerado insignia de la industria del calzado y donde funciona el **Museo del Cuero**. La mayoría de pymes dedicadas a esta actividad, afrontan problemas financieros en todo el país, por la inundación de calzado asiático.

⁴³ ⁴³ Tesis (Contadora Pública). -- Universidad de La Salle. Facultad de Ciencias Administrativas y Contables. Programa de Contaduría Pública, 2010

⁴⁴ <http://www.ccb.org.co/Clusters/Cluster-de-Cuero-Calzado-y-Marroquineria/Noticias/2016/Junio/Cuero-Calzado-y-Marroquineria-sector-de-talla-mundial>

⁴⁵ Tesis (Contadora Pública). -- Universidad de La Salle. Facultad de Ciencias Administrativas y Contables. Programa de Contaduría Pública, 2010



En su conjunto el sector es uno de los más significativos de la industria colombiana, como que representa cerca del 1% de la producción y participa con más de 3% del empleo.”⁴⁶

La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, realizó los días 12 y 13 de mayo de 2017 la I Feria de Calzado y Marroquinería, el evento contó con la participación de 45 emprendedores, empresarios y fabricantes de calzado y accesorios de cuero.

Por medio de esta iniciativa, la Alcaldía buscó que los emprendedores y empresarios del barrio El Restrepo fortalecieran sus vínculos comerciales, incrementaran sus ventas y posicionaran sus marcas, haciendo de Bogotá y el Restrepo un escenario propicio para el desarrollo empresarial de la ciudad.

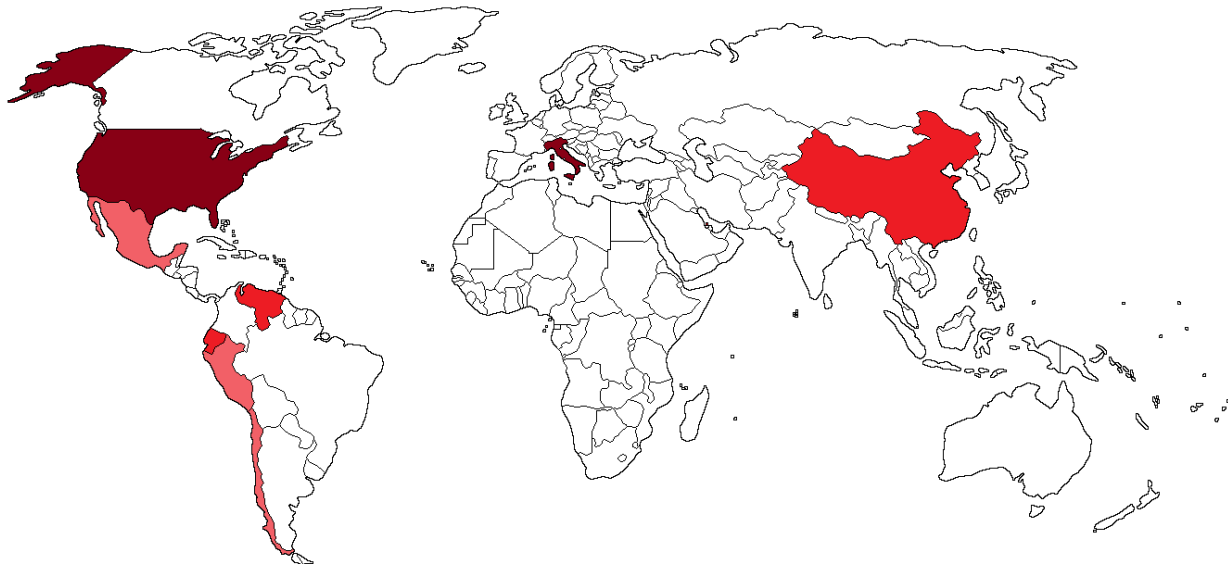
Según el Programa de Transformación Productiva del Gobierno Nacional los departamentos de origen de las exportaciones de cuero, calzado marroquinería y afines fueron:

Departamento	2011	2012	2013	2014	2015	Ene-May 2015	Ene-May 2016
Total Departamentos	276.806.413	283.225.021	312.761.433	322.760.300	269.234.606	127.020.552	91.987.180
Bogotá, D.C.	91.121.160	101.703.112	98.659.821	88.986.235	85.355.605	37.888.190	33.299.085
Antioquia	65.876.523	58.385.170	69.618.892	76.189.229	56.009.369	28.963.117	16.020.017
Atlántico	37.189.048	37.431.958	50.586.087	56.231.388	52.177.841	25.015.225	18.263.593
Valle del Cauca	37.352.881	35.809.111	33.094.541	29.301.666	26.110.590	10.902.208	6.906.648

Fuente: DANE-DIAN

Nota: Se presentan los principales resultados ordenados de mayor a menor correspondientes al último período disponible.

Los principales destinos de exportación para el año 2015 fueron



Estados Unidos: 56.788.534

Italia: 43.185.492

Ecuador: 19.584.586

China: 19.174.817

Venezuela: 16.276.451

México: 12.093.861

⁴⁶ Disponible en: <http://www.ccb.org.co/Clusters/Cluster-de-Cuero-Calzado-y-Marroquineria/Noticias/2016/Junio/Cuero-Calzado-y-Marroquineria-sector-de-talla-mundial>

Taiwán: 10.458.345

Perú: 6.316.697

Chile: 5.050.863

Fuente: DANE-DIAN

Valor de las Exportaciones en dólares

V. JUSTIFICACIÓN

En el año 2016 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible entra en vigor, en esta agenda se ha definido “la oportunidad de adoptar un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años”⁴⁷, el objetivo número 8 re refiere Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos



En este objetivo encontramos varias metas que resaltan la importancia de promover políticas y programas que apoyen las actividades económicas y brinden oortunidades a los ciudadanos, así mismo que fortalezcan y promuevan el crecimiento de los sectores económicos. “Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrando la atención en sectores de mayor valor añadido y uso intensivo de mano de obra

Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de empleo decente, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y alentar la oficialización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, entre otras cosas mediante el acceso a servicios financieros”⁴⁸

⁴⁷ ONU <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/#>

⁴⁸ ONU <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/economic-growth/>

Frente a la **aglomeración productiva**, el documento de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)⁴⁹, ha mencionado que el concepto fue utilizado originalmente por Michael Porter (1990) para explicar el desempeño sobresaliente de grupos de empresas reunidas en un lugar y ocupadas en determinada actividad, siendo una concentración geográfica de empresas, proveedores de insumos y servicios especializados e instituciones conexas, todos los cuales trabajan en forma coordinada, en estrecha interacción, de lo que derivan sinergias y externalidades positivas (Universidad de Harvard)

El consenso se inclina actualmente hacia la siguiente caracterización: conjunto de empresas que trabajan en un mismo rubro o en rubros afines y que están geográficamente cerca unas de otras (Schmitz y Nadvi, 1999) o en una versión algo más compleja, grupo de empresas e instituciones afines interconectadas, que trabajan en cierto rubro y están geográficamente próximas entre sí, eslabonadas por lo que tienen en común y por sus complementariedades (Porter, 2000)

En conclusión, teniendo en cuenta los anteriores conceptos, la industria del calzado, cuero, marroquinería y afines que se realiza en el Barrio Restrepo del Distrito Capital, puede considerarse como una “**aglomeración productiva**”, pues contiene los elementos de (i) ser un grupo de empresas (ii) reunidas en un solo lugar y (iii) ocupadas en una misma actividad.

Por las razones anteriormente expuestas, consideramos de gran importancia que el Cabildo Distrital haga un reconocimiento a la tradición y técnica artesanal utilizada por los habitantes del Barrio Restrepo en la elaboración y tratamiento del cuero para la producción del calzado y marroquinería en general.

Con este tipo de acuerdos lo que se pretende, en la ciudad de Bogotá D.C., es impulsar la economía, reducir la pobreza y mejorar las condiciones de vida de un sin número de personas, así como ser referentes en el país y la región. Si bien es cierto el Distrito desde hace algunos años viene trabajando el tema de apoyar y promover los sectores de la industria que son significativos en la ciudad, se debe ahondar en los esfuerzos por promover, reconocer e incentivar los sectores económicos que son de vital importancia en la economía Distrital.

VI. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

CONSTITUCIÓN NACIONAL

“Artículo 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
(...)
9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio. “

DECRETO LEY 1421 DE 1993. Esta iniciativa también encuentra respaldo de competencias en los siguientes artículos del Decreto 1421 de 1993:

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

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

⁴⁹ Aglomeraciones en torno a los recursos naturales en América Latina y el Caribe

*13 - Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural***VII. IMPACTO FISCAL.**

El presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, ni afecta el marco fiscal de mediano plazo, según lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

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. 7º 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

PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

ROLANDO GONZALEZ GARCIA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTINEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Conservador

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal Colombiano

SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Polo Democrático

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Centro Democrático

MARÍA CLARA NAME RAMIREZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Alianza Verde

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá D.C.
Movimiento Libres

RICARDO ANDRÉS CORREA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

DAVID BALLEEN HERNANDEZ
Concejal de Bogotá D.C.
Partido de la U

DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Alianza Verde

NELSON CUBIDES
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Conservador

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

JULIO CESAR ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical

Original no firmado
GERMAN GARCÍA MAYA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal

LUZ MARINA GORDILLO
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal

CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Cambio Radical



PROYECTO DE ACUERDO N° 214 DE 2018**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA EL 25 DE OCTUBRE COMO EL DÍA DISTRITAL DEL CALZADO, EL CUERO, LA MARROQUINERÍA Y AFINES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

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 9

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. Declárese el 25 de octubre como el Día Distrital del Calzado, el Cuero, la Marroquinería y afines.

ARTÍCULO SEGUNDO. Institucionalícese la realización de una feria de Calzado, Cuero, Marroquinería y afines en la Plaza de los Artesanos de Bogotá D.C., el cuarto sábado del mes de octubre de cada año, en el marco de la celebración del Día Distrital de la Marroquinería y el Calzado.

ARTÍCULO TERCERO. La Administración Distrital promoverá la realización de ferias de Calzado y marroquinería de manera progresiva en las localidades de la ciudad.

PARÁGRAFO: La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico organizará y coordinará estos eventos de que trata el presente artículo con el apoyo de las entidades competentes.

ARTICULO CUARTO. El presente Acuerdo rige a partir de su fecha de publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ
Presidente

DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO
Secretario General de Organismo de Control

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá, D.C

PROYECTO DE ACUERDO N° 215 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE PROMUEVE Y FOMENTA EL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES ELÉCTRICOS QUE GENEREN CERO EMISIONES DE MATERIAL CONTAMINANTE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

i. OBJETIVO GENERAL.

El objeto del presente acuerdo es promover y fomentar el uso de vehículos automotores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante en el transporte público y privado de Bogotá D.C., así, como adoptar medidas tendientes a la reducción significativa de emisiones de material particulado contaminante, aportando al mejoramiento de calidad del aire, al cuidado del ambiente de la capital y a la salud de los bogotanos.

ii. JUSTIFICACIÓN.

Con el advenimiento de la Revolución Industrial, la especie humana desarrolló nuevas tecnologías que potencializaron la evolución de las sociedades modernas transformando radicalmente el estilo de vida de los ciudadanos. Los siglos XIX, XX y XXI fueron testigo del surgimiento de fábricas, de la circulación masiva de vehículos de combustión interna, y de otras herramientas que hoy en día facilitan la cotidianidad de cualquier individuo.

Ahora bien, este impresionante y veloz salto en la tecnología no fue seguida al mismo ritmo por la biología lo cual ha hecho que la utilización masiva de muchos de estos elementos produzcan efectos secundarios, muchas veces perjudiciales para la salud de los seres humanos y del ambiente. Ese es el caso del transporte público en muchas de las grandes ciudades del mundo, en el cual la utilización constante y masiva de vehículos de combustión interna ha aumentado la emisión de material particulado al medio ambiente, en detrimento de la calidad del aire generando múltiples problemas para la salud.

La calidad del aire en el mundo es uno de los problemas que más preocupa a los gobiernos toda vez que es toda la población ciudadana ahora vulnerable, ya no solamente los niños menores de 5 años y adultos mayores, todos directamente afectados. Tanto ha crecido esta problemática que las ciudades europeas más importantes han puesto medidores de concentración de gases contaminantes en varias partes públicas, lo cual permite reflexionar el hecho que Colombia posea problemas que agravan la situación de calidad del aire debido a la utilización de combustibles fósiles, sistemas de transporte público ineficientes, y una muy mala conciencia sobre el ambiente y sus afectaciones.

Es urgente que el Estado a través de sus organismos y autoridades competentes en el control de emisiones de gases, y adopción de nuevas tecnologías, garanticen la calidad del recurso aire, directamente influyente en la salud, y por ende bienestar de la población, en tanto menor probabilidad de contraer alguna enfermedad relacionada con la inhalación de

material particulado, en este caso, situación que debe mitigarse de manera obligatoria a través de la adopción de las políticas públicas, cuyos objetivos contemplen las nociones principales que dicta el desarrollo sostenible, encaminadas a la consolidación de una cultura y un ordenamiento territorial que respete y mantenga la calidad de vida.

Pero no es solo la atribución que corresponde al Concejo de Bogotá, de conformidad con la Constitución y a la ley, en tanto dictar las normas que garanticen el adecuado funcionamiento del sistema de transporte en Bogotá, y aquellas que garanticen la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente (Decreto 1421 de 1993); en realidad, Bogotá registra signos de alerta que nos obligan a mejorar la calidad del aire, así como reducir la contaminación, para lo cual la investigación, desarrollo y adopción de nuevas tecnologías para la movilidad es fundamental, constituyendo un punto muy importante del Plan de Ascenso Tecnológico que la administración distrital apoya. Organizaciones y cuerpos internacionales ya han establecido compromisos, cuyo éxito solo depende de la responsabilidad de sus países miembros en la efectividad de sus planes y programas, y Bogotá no puede quedarse por fuera en el cumplimiento de la agenda y compromisos relacionados con el cambio climático.

Por ejemplo el protocolo de Kioto establecido por el Convenio Marco de Cambio Climático de Naciones Unidas (UNFCC), (cuya función es estabilizar los gases de efecto invernadero a modo de evitar la interferencia de las actividades humanas, sobre el sistema climático); compromete a los países a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero debido a la gravedad del problema del cambio climático, y buscar soluciones para combatir el calentamiento global (Min Ambiente, sf). Así hasta 192 países lo firmaron en un momento, Estados Unidos, parte de la Unión Europea: Alemania, Dinamarca, Luxemburgo, España...etc., en Latino América, Argentina, y con un débil compromiso de Canadá, Australia y Japón, debido al abandono del Protocolo para no pagar sus multas por emisión; cuya reducción debía oscilar por lo menos en un 5% respecto a los niveles de 1990, en el periodo de 2008-2012.

El protocolo establece que para cumplir dicho compromiso, es necesario el cumplimiento de manera individual de cada país, de establecer metas de emisión de por lo menos seis gases de efecto invernadero: Dióxido de carbono (CO₂), Metano (CH₄), Óxido nitroso (N₂O), Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC), Hexafluoruro de azufre (SF₆) (MinAmbiente, pk). Por lo tanto, la adopción del Plan de Ascenso Tecnológico para el sistema Integrado de Transporte Publico requiere la adopción de tecnologías cero emisiones en el Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá, SITP, mediante la sustitución o modificación en la flota, los cambios operativos y medidas de monitoreo de gases.

Por otro lado, Colombia tiene como meta ingresar a los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) y para tal fin tiene que lograr ciertos mínimos respecto a unos indicadores específicos que esta organización plantea. Educación, empleo, finanzas, gobierno, salud y ambiente son algunos de los indicadores que determina la capacidad de un país de mejorar su productividad y así hacer parte de esta organización. Dentro del tema ambiental se encuentra por supuesto la calidad del aire en una medición efectuada por la Agencia Internacional de Energía.

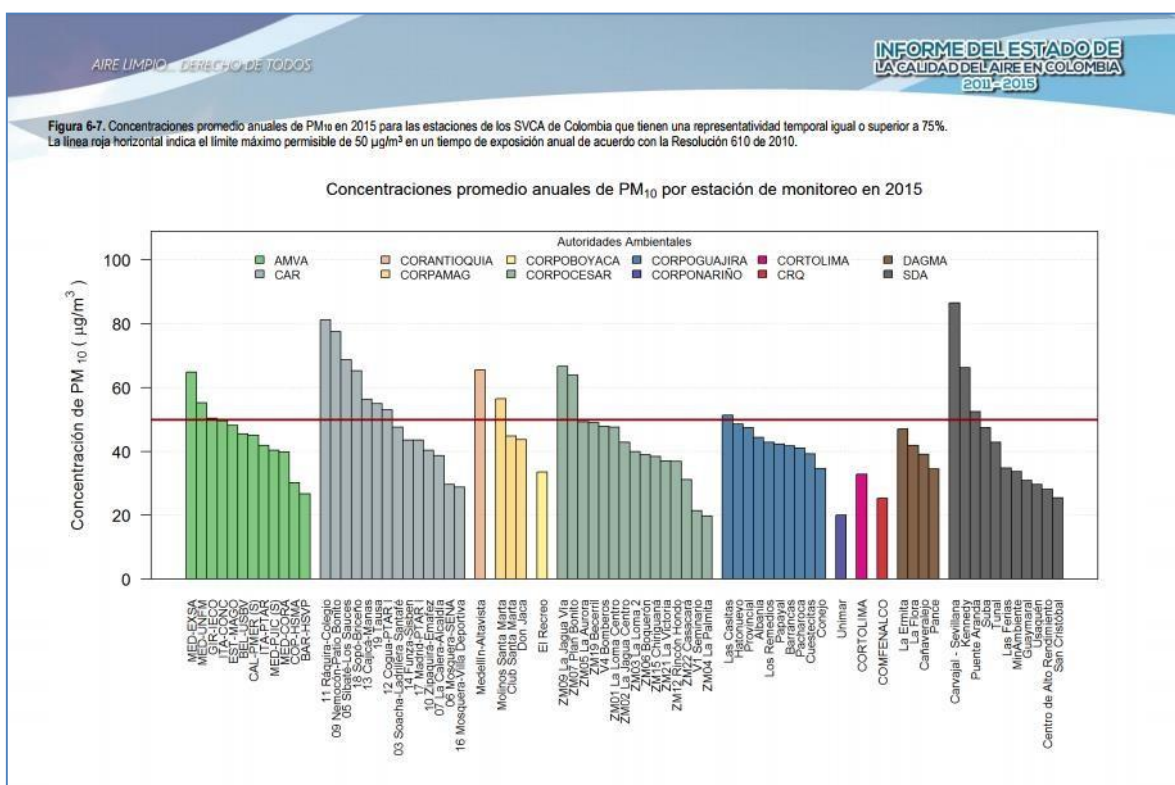
Esta medición muestra que Colombia está muy bien posicionada e incluso se encuentra por debajo en niveles de contaminación en comparación con varios países de la zona como Chile, Argentina, Méjico y Brasil. Sin embargo, al interior del país, y revisar las ciudades



colombianas se observa qué, según el reporte del IDEAM presentado en 2016, Bogotá, y su área directa de influencia, mantuvo los peores índices de concentración de Material Particulado (PM), siendo la estación de Carvajal-Sevillana la que peores resultados obtuvo (ver Ilustración 1).

Esta zona de afectación de dicha problemática ha crecido en los últimos años en la ciudad de Bogotá, pues en el año 2015 en esta misma estación Carvajal el aire solo estuvo aceptable en un 10,4% del año y alcanzó el estado: “perjudicial para la salud” en un 0,3% lo cual representaría un día entero de aire dañino para los habitantes de las zonas aledañas (IDEAM, 2016). Este tipo de estudios refleja qué, el impacto ambiental constituyen el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial (Ley 99 de 1993), lo que sugiere la oportunidad para la ciudad, de llevarse a cabo este tipo de análisis.

Ilustración 1. Concentraciones promedio anuales de PM10 en el 2015 en Colombia



i. ¿Cómo se mide la calidad del aire de una ciudad?

La calidad del aire se determina por mediciones de concentración de contaminantes en la atmósfera específicamente del grupo de cinco de éstos conocidos como los “contaminantes criterio” identificados así por su afectación inmediata a la salud desde su inhalación: Monóxido de Carbono (CO), dióxido de azufre (SO₂), dióxido de nitrógeno (NO₂), Ozono troposférico (O₃) y Material Particulado con diámetro aerodinámico menor a 10 µm y menor a 2.5 µm (PM₁₀ y PM_{2.5}). Además de éstos, se incluye al CO₂ por su aporte al efecto invernadero.



El comportamiento de los gases contaminantes no sólo depende de sus características químicas sino también de su interacción con las condiciones físicas y meteorológicas donde se encuentren; de aquí que las autoridades ambientales mundiales tomaron la decisión de estandarizar los niveles permisibles de concentración de estos haciéndolos cada vez más exigentes.

En el 2005, la Organización Mundial de la Salud (OMS) realizó un estudio de comparación de las distintas regiones en el mundo, concluyendo que Asia y Latinoamérica tienen mayores de PM_{10} que Europa y Norteamérica, debido principalmente a su crecimiento en producción industrial y el uso de combustibles de baja calidad (WHO, 2005).

Con respecto al SO_2 , se encontró que hay altos niveles de concentración en algunas ciudades de China debido al incremento en el uso del carbón como fuente de energía y algunas ciudades de África que presentan concentraciones medias anuales de $100 \mu g/m^3$. Hoy en día, la norma de límite dada por la OMS es de $24 \mu g/m^3$ en 24 horas (WHO, 2005).

El NO_2 es uno de los contaminantes con más incidencia en el mundo pues su principal causa de emisión son las fuentes móviles; aproximadamente, el 55% de las emisiones de un centro urbano corresponden a éste. En Latinoamérica, São Paulo y México D.F. presentan concentraciones de $70 \mu g/m^3$ y $85 \mu g/m^3$ respectivamente, seguidas de Beijing con $65 \mu g/m^3$. Según la OMS, se recomienda una concentración máxima de $40 \mu g/m^3$ en promedio anual (University College of London & Universidad de los Andes, 2013).

Siendo así, a partir de la medición de la OMS, en todos los países las autoridades ambientales tienen estos contaminantes regulados de manera tal que sus niveles de concentración no afecten en medidas desproporcionales a los habitantes de una ciudad; sin embargo, se están aunando esfuerzos para que cada vez sean más unificadas las exigencias entre todos ellos y así reducir drásticamente su presencia en la atmósfera.

Uno de esos esfuerzos es el Índice de Calidad del Aire (ICA), una medida global que la EPA (Environmental Protection Agency) de Estados Unidos determinó para poder comparar el nivel de contaminación que se presenta en las ciudades diariamente y cuáles son las afectaciones que se podrían presentar en la salud. En términos generales, la EPA estandarizó una medida de calidad del aire que fuera entendible para todo el mundo y que a su vez, fuera una forma fácil de hacerle seguimiento por parte de la población.

El ICA es un valor adimensional que oscila entre 0 y 300 y están clasificados en 6 colores; además, da una breve explicación de cuál sería la afectación a la salud en ese rango. En la Tabla 1 se explica cuáles son los rangos de clasificación de la EPA, su color determinado y su afectación:

Tabla 1 Valores e interpretación del Índice de Calidad de Aire (ICA)

Niveles del índice de la calidad del aire preocupantes para la salud	Valor numérico	Significado
Bueno	0 a 50	La calidad del aire se considera satisfactoria y la contaminación atmosférica presenta un riesgo escaso o nulo.
Moderado	51 a 100	La calidad del aire es aceptable pero para algunos contaminantes podría existir una preocupación moderada para la salud de un grupo muy pequeño de personas excepcionalmente sensibles a la contaminación ambiental.
Insalubre para grupos sensibles	101 a 150	Los miembros de grupos sensibles pueden padecer efectos en la salud. Probablemente no afectará a las personas en general.
Insalubres	151 a 200	Todos pueden comenzar a padecer efectos en la salud y los miembros de grupos sensibles pueden padecer efectos más graves.
Muy insalubre	201 a 300	Advertencias sanitarias de condiciones de emergencia. Son mayores las probabilidades de que toda la población esté afectada.
Peligroso	301 a 500	Alerta sanitaria: todos pueden padecer efectos sanitarios más graves.

Fuente: Modificado de https://www.airnow.gov/index.cfm?action=aqibasics.aqi_sp

ii. ¿Cómo se mide la calidad del aire en Bogotá?

La Secretaría de Ambiente de Bogotá lleva el control de la calidad del aire por medio de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB) que consiste en 13 estaciones fijas que miden la concentración de los contaminantes criterio y a su vez parámetros meteorológicos que aportan de manera significativa a hacerle un seguimiento a la calidad del aire en la ciudad (ver Ilustración 2). En Colombia se encuentra vigente la resolución 0610 de 2010 que determina en su artículo 4, los niveles máximos permisibles para contaminantes criterio y éstos son los que las estaciones de la RMCAB miden diariamente.

Si bien la calidad del aire depende, además de la concentración de los contaminantes, de variables meteorológicas que no se pueden controlar como humedad, precipitación, velocidad de los vientos, posición de la tierra en un momento del año específico, fenómeno de la niña, fenómeno del niño, etc; es necesario el acompañamiento permanente no sólo de la medición de concentración sino también de la estabilidad atmosférica del día.

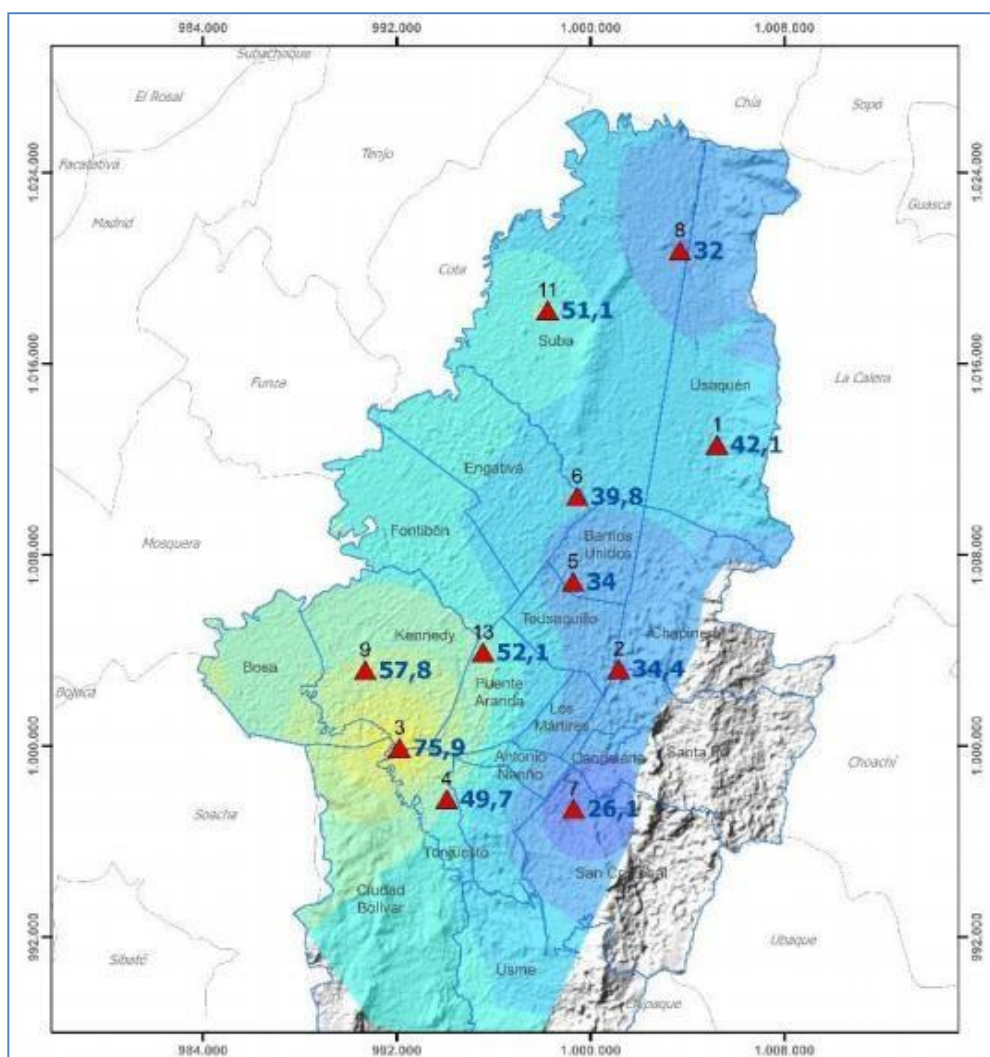
Los índices de PM₁₀ representan una problemática para la salud, ya que tienen una relación directa con el incremento en las enfermedades pulmonares responsables de 6,45% de las muertes en Bogotá, y por lo tanto son un problema público que aqueja a todos los grupos etarios pero sobre todo a los niños.

Según un estudio realizado por Néstor Rojas sobre la calidad del aire bogotano, la concentración de material particulado es la problemática más acuciante a la cual se enfrenta el Distrito, ya que han mantenido un incremento constante desde el año 2000 y representan un foco de contaminación constante.

De acuerdo con el estudio realizado por Rojas las emisiones de material particulado se encuentran divididas entre fuentes móviles y fijas de acuerdo a la siguiente distribución: 60% aproximadamente para las fuentes fijas (Industrias) y 40% aproximadamente para las fuentes móviles (vehículos): “Sin embargo, si se tiene en cuenta el impacto de la exposición de la población a la contaminación, es posible afirmar que las fuentes móviles tienen un impacto más significativo, debido a la mayor cercanía de la población (peatones, ciclistas, conductores) a las fuentes de emisión de contaminantes”. (Vargas y Rojas, 2010).

Según el Informe de Calidad del Aire de la Secretaría de Ambiente (2016), las localidades con mayor concentración de PM10 (material particulado) son Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Tunjuelito y Ciudad Bolívar, esto medido por la cantidad de excedencias de la norma nacional ($100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 24 horas) en donde las estaciones de Carvajal – Sevillana (48 veces en excedencia) y la estación Kennedy (12 excedencias) fueron las de mayor porcentaje (ver Ilustración 2).

Ilustración 2 Concentración de PM10 en estaciones de la Red de Monitoreo de la Calidad del Aire en Bogotá en el 2016





Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2016)

Para comunicar los niveles de contaminación a la población, Bogotá utiliza el Indicador Bogotano de Calidad del Aire (IBOCA) que fue reglamentado por la resolución 2410 de 2015; éste “comunica simultáneamente y de forma sencilla, oportuna y clara el riesgo ambiental por contaminación atmosférica, el estado de calidad del aire de Bogotá, las afectaciones y recomendaciones de salud y las medidas voluntarias para que la ciudadanía contribuya a mantener o mejorar la calidad del aire de la ciudad” (Secretaría de Ambiente, 2016).

Ilustración 3. Rangos de concentración de contaminante y atributos del IBOCA

Atributos del IBOCA				Rangos de concentración y tiempo de exposición para cada contaminante ¹					
Rangos numéricos	Color	Estado de calidad del aire	Estado de actuación y respuesta ²	PM10, 24h (µg/m³)	PM2.5, 24h (µg/m³)	O ₃ , 8h (µg/m³) [ppb]	CO, 8h (µg/m³) [ppm]	SO ₂ , 1h (µg/m³) [ppb]	NO ₂ , 1h (µg/m³) [ppb]
0 - 10	Azul claro	Favorable	Prevención	(0-54)	(0-12)	(0-116) [0-59]	(0-5038) [0.0-4.4]	(0-93) [0-35]	(0-100)
10,1 - 20	Verde	Moderada	Prevención	(55-154)	(12.1-35.4)	(117-148) [60-75]	(5039-10762) [4.5-9.4]	(94-198) [36-75]	(101-188)
20,1 - 30	Amarillo	Regular	Alerta Amarilla	(155-254)	(35.5-55.4)	(149-187) [76-95]	(10763-14197) [9.5-12.4]	(199-486) [76-185]	(189-677) [101-360]
30,1 - 40	Naranja	Mala	Alerta Naranja	(255-354)	(55.5-150.4)	(188-226) [96-115]	(14198-17631) [12.5-15.4]	(487-797) [186-304]	(678-1221) [361-649]
40,1 - 60	Rojo ³	Muy Mala	Alerta Roja ³	(355-424)	(150.5-250.4)	(227-734) [116-374]	(17632-34805) [15.5-30.4]	(798-1583) [305-604]	(1221-2349) [650-1249]
60,1 - 100 ⁴	Morado	Peligrosa	Emergencia	(425-604)	(250.5-500.4)	(734-938) [374-938]	(34806-57703) [30.5-50.4]	(1584-2630) [605-1004]	(2350-3853) [1250-2049]

Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2016)

Para cada uno de los atributos, describen los efectos y recomendaciones de salud que los ciudadanos deberían tener en cuenta dependiendo del estado del IBOCA así:

Atributos del IBOCA		Efectos y recomendaciones en salud
Rangos numéricos	Estado de calidad del aire	
0 - 10	Favorable	<p>Efectos en salud: La calidad del aire se considera aceptable y la contaminación atmosférica supone un riesgo muy bajo para la salud.</p> <p>Recomendaciones para a población general y población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aproveche los espacios al aire libre para realizar actividad física. ✓ Disfrute la ciudad caminando y respirando. ✓ Ventile su casa diariamente. <p>Para mantener dentro de su vivienda o lugar de trabajo este estado de calidad de aire:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Si vive o trabaja cerca de una vía sin pavimentar, utilice agua (preferiblemente del lavado de pisos, ventanas, ropa, vajilla, etc.) para mojar la vía y evitar que el polvo se levante y llegue hasta donde están las personas. ✓ Elimine la humedad y/o presencia de hongos en pisos, paredes y techos. ✓ Evite utilizar sustancias que contengan aerosoles (ambientadores en spray).



10,1 - 20	Moderada	<p>Efectos en Salud: La calidad del aire se considera aceptable y la contaminación atmosférica supone un riesgo bajo para la salud.</p> <p>Recomendaciones para población general:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aproveche los espacios al aire libre para realizar actividad física. ✓ Disfrute la ciudad caminando y respirando. ✓ Ventile su casa diariamente. <p><i>Para mantener dentro de su vivienda o lugar de trabajo este estado de calidad de aire:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Si vive o trabaja cerca de una vía sin pavimentar, utilice agua (preferiblemente del lavado de pisos, ventanas, ropa, vajilla, etc.) para mojar la vía y evitar que el polvo se levante y llegue hasta donde están las personas. ✓ Elimine la humedad y/o presencia de hongos en pisos, paredes y techos. ✓ Evite utilizar sustancias que contengan aerosoles (ambientadores en <i>spray</i>). <p>Recomendaciones para población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Debe considerar reducir esfuerzos prolongados o pesados.
20,1 - 30	Regular	<p>Efectos en salud: Las personas de los grupos vulnerables pueden presentar enfermedades respiratorias o cardiovasculares o complicación de las mismas, en cuanto que las personas sanas presentan un incremento de ocurrencia de síntomas respiratorios tales como: irritación de mucosas, dolor de cabeza, malestar general y tos.</p> <p>Recomendaciones para población general:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Si al realizar actividad física presenta síntomas como tos o dificultad para respirar tome más descansos o pausas durante la misma. ✓ Cuando observe acumulación de polvo en superficies como mesones de cocina, mesa de comedor, otros muebles y pisos, realizar la limpieza de estos utilizando paños o trapos humedecidos con agua para evitar que se levante el polvo. ✓ En la cocina tenga en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Lavar con agua y jabón los utensilios y superficies de la cocina que se van a utilizar antes de preparar los alimentos. ➢ Lavar con agua potable alimentos como frutas y verduras antes de ser consumidos. ➢ Refrigerar lo antes posible los alimentos cocinados y perecederos. <p>Recomendaciones para población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Limite los esfuerzos y la actividad física intensa al aire libre (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg), pero en caso de realizar actividad física intensa se sugiere tomar más pausas durante la misma, mientras persista esta alerta de contaminación del aire. ✓ Las personas con asma deben seguir las recomendaciones médicas y tener a mano su medicina de alivio rápido, ya que pueden necesitar utilizar su inhalador de manera más frecuente. ✓ Personas con diagnósticos de enfermedad cardiovascular o respiratoria y que presenten síntomas como tos, dificultad respiratoria, palpitaciones, dolor en el pecho, falta de aire o fatiga inusual, deben dirigirse a su servicio de salud, ya que esto puede indicar un problema grave. ✓ Para la población escolar con diagnóstico de enfermedad cardiovascular y/o respiratoria, o que manifiesten síntomas como tos, dificultad para respirar o ruidos en el pecho se recomienda tomar varios descansos y limitar la actividad física intensa (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg) o realizar la actividad en espacios interiores.
		<p>✓ Para la población escolar con diagnóstico de enfermedad cardiovascular y/o respiratoria, o que manifiesten síntomas como tos, dificultad para respirar o ruidos en el pecho se recomienda tomar varios descansos y limitar la actividad física intensa (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg) o realizar la actividad en espacios interiores.</p>

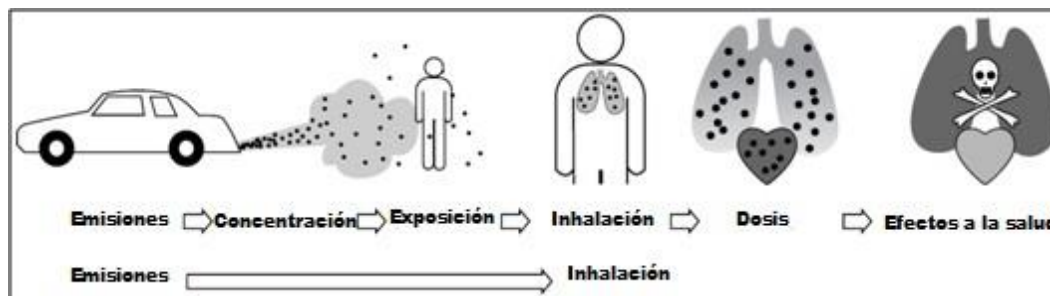
30,1 - 40	Mala	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan en este nivel de alerta.</p> <p><i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben realizar las siguientes recomendaciones.</p> <p>Efectos en salud: Complicación de enfermedades en las personas de los grupos vulnerables. En las personas sanas se da el inicio de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.</p> <p>Recomendaciones para población general:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tome más descansos en cualquier actividad al aire libre. Reduzca actividades físicas intensas (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg) y para población escolar que realice educación física restringir la actividad intensa en exteriores a máximo 15 minutos. ✓ En caso de presentar síntomas como tos o dificultad respiratoria, debe reducir la realización de actividad física moderada al aire libre (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) o tomar más descansos durante la actividad física moderada mientras persista esta alerta de contaminación del aire. <p>Recomendaciones para población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Evite realizar actividad física intensa (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg). ✓ La actividad física realizada en ambientes interiores debe ser moderada (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) y debe tomar más descansos durante la actividad.
40,1 - 60	Muy Mala	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan en este nivel de alerta.</p> <p><i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben seguir las siguientes recomendaciones.</p> <p>Efectos en salud: La población vulnerable presenta efectos severos y en la población general se aumenta el número de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.</p> <p>Recomendaciones para población general:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Evite realizar actividad física intensa en espacios abiertos (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg). ✓ La actividad física realizada en espacios cerrados debe ser moderada (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) o leve
		<p>(limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h) mientras persista este estado de alerta de contaminación del aire.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Es altamente recomendable que las personas expuestas a la contaminación del aire usen respirador N95 tanto en espacios abiertos como cerrados mientras persista este estado de contaminación. Para el uso y adquisición de este respirador esté atento a las orientaciones que emitan las autoridades distritales. <i>Nota:</i> el filtro N solo está indicado cuando la alerta se presenta por material particulado. <p>Recomendaciones para población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Evite toda actividad física al aire libre. ✓ Mantenga la realización de actividad física en intensidad leve en espacios interiores (limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h). ✓ Tenga disponibles sus medicamentos para ser utilizados según recomendación médica. ✓ Es altamente recomendable que las personas expuestas a la contaminación del aire usen respirador N95 tanto en espacios abiertos como cerrados mientras persista este estado de contaminación. Para el uso y adquisición del mismo consulte con su servicio de salud. <i>Nota:</i> el filtro N solo está indicado cuando la alerta se presenta por material particulado. ✓ Las personas con asma pueden necesitar utilizar su inhalador de manera más frecuente según recomendación médica.

60,1 - 100	Peligrosa	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan a continuación.</p> <p><i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben seguir las siguientes recomendaciones.</p> <p>Efectos en salud: Se activa la alerta epidemiológica, puesto que la población general ya presenta daños en el sistema respiratorio y cardiovascular.</p> <p>Recomendaciones para población general y población vulnerable:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Evitar toda actividad física en exteriores. ✓ En ambiente interior mantenga la actividad física a nivel leve (limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h).
------------	-----------	--

iii. ¿Qué relación existe entre calidad del aire, la salud y la movilidad?

Si se analiza el porcentaje de emisiones entre fuentes fijas y móviles de Bogotá, la distribución es aproximadamente 60% para las fijas y el 40% corresponde a las móviles; sin embargo, por temas de exposición y afectación a la salud de manera cercana con la población, es importante poner las alertas en el transporte: “en general, para que las emisiones puedan tener efectos adversos a la salud, deben tener una línea de proceso que involucra: concentración del contaminante (masa por tiempo), fracción inhalada (masa inhalada por masa emitida) y toxicidad (impacto a la salud por masa inhalada) (Marshall & Nazaroff, 2006); de aquí, se puede establecer la relación intrínseca entre cantidad de emisiones y efectos a la salud” (Ver Ilustración 4) (University College of London & Universidad de los Andes, 2013).

Ilustración 4. Relación entre contaminación del aire y efectos de las emisiones a la salud



Fuente: Citado por (University College of London & Universidad de los Andes, 2013) de (Marshall & Nazaroff, 2006)

En los países en desarrollo por ejemplo se presentan mayores emisiones dado entre otras cosas a la calidad de los combustibles, bajas tasas de renovación de flota y/o acceso a tecnologías limpias dado su alto costo; además, los riesgos a la salud asociados al transporte no son una prioridad entre sus otras problemáticas más inmediatas.

El tema de la edad del automotor, la calidad del combustible y la tecnología usada es hoy en día están reguladas por estándares de emisiones como las dadas por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA) y la normatividad europea “EURO”.

La normativa EURO para el control de emisiones son un conjunto de requisitos que establecen límites máximos de emisión de gases para los procesos de combustión interna de los vehículos. Esta normativa regula las emisiones de óxidos de nitrógeno, hidrocarburos, monóxido de carbono y PM en todos los vehículos, incluyendo tractores y barcasas, pero sin

regular los barcos de navegación marítima y los aviones. Esta normativa propone realizar unas mediciones a los motores de los diversos vehículos antes que estos entren en circulación y se prohíbe la venta de los vehículos que no pasen la misma en la Unión Europea. Sin embargo se establece que los vehículos anteriores a la expedición de la norma no tienen que cumplir dichos requisitos más si los demás dispuestos por la ley.

Las diferentes normativas propuestas por la Unión Europea se estructuran en Euro 1, 2, 3, 4, 5 y 6, para vehículos particulares, y los mismos pero con números romanos, para los demás medios de transporte. Empresas como Volkswagen han reprobado la normativa con algunos de sus modelos y estos no han podido ser comercializados en los países miembros de la unión Europea. Dicha normativa se ha estructurado a lo largo de los años de la siguiente manera:

- **Euro 1** (1993):
 - Para carros de Pasajeros—91/441/EEC.
 - También para carros de pasajeros y camiones livianos—93/59/EEC.
- **Euro 2** (1996) para carros de pasajeros—94/12/EC (& 96/69/EC)
 - Para motocicletas—2002/51/EC (Línea A) —2006/120/EC
- **Euro 3** (2000) para todos los vehículos—98/69/EC
 - Para motocicletas —2002/51/EC (Línea B)—2006/120/EC
- **Euro 4** (2005) para todos los vehículos —98/69/EC (& 2002/80/EC)
- **Euro 5** (2009/9) para vehículos comerciales y de pasajeros livianos—715/2007/EC
- **Euro 6** (2014) para vehículos comerciales y de pasajeros livianos —459/2012/EC

Si bien la normativa siempre ha generado restricciones y ha reducido los niveles de contaminación del aire de manera progresiva, cada normativa es evidentemente más estricta.

Por ejemplo los límites de niveles de PM no se incluyeron sino hasta Euro V y la limitación de CO₂ no se ha hecho todavía explícita en la norma. La normativa Euro 6 y VI representa un gran paso adelante en el control de emisiones y ha marcado la pauta en los últimos 3 años desde que entró en vigor el primero de septiembre de 2014. Las limitaciones para cada vehículo son distintas pero las líneas bases para los particulares y buses se exponen a continuación (ICCT, 2016):

Table 1. The light-duty Euro 5 and Euro 6 vehicle emission standards on the New European Driving Cycle (NEDC)

Pollutant	Euro 5 Light-Duty		Euro 6 Light-Duty	
	Gasoline	Diesel	Gasoline	Diesel
CO	1.0	0.5	1.0	0.5
HC	0.1*		0.1*	
HC+NO _x		0.23		0.17
NO _x	0.06	0.18	0.06	0.08
PM	0.005 ^c	0.005	0.005 ^c	0.005
PN (#/km)		6.0 x 10 ¹¹	6.0 x 10 ¹¹ ^d	6.0 x 10 ¹¹

* and 0.068 g/km for NMHC; ^c applicable only to DI engines, 0.0045 g/km using the PMP measurement procedure; ^d applicable only to DI engines, 6 x 10¹² #/km within the first three years of Euro 6 effective dates.

Table 3. The Euro V and Euro VI heavy-duty vehicle emission standards for diesel engines

	Euro V Heavy-Duty		Euro VI Heavy-Duty	
	Euro V SS ^a	Euro V T ^b	Euro VI SS ^a	Euro VI T ^b
Emission limits (g/km)				
CO	1.5	4.0	1.5	4.0
HC	0.46	0.55	0.13	0.16 ^d
CH ₄ ^c		1.1		0.5
NO _x	2.0	2.0	0.4	0.46
PM	0.02	0.03	0.01	0.01
PN (#/km)			8.0 x 10 ¹¹	6.0 x 10 ¹¹
Smoke (1/m)	0.5			
Ammonia (ppm) ¹²			0.01	0.01
Fuel Sulfur Limit (ppm)	10	10	10	10
Test Cycle	ESC & ELR	ETC	WHSC	WHTC

^a Steady-state testing; ^b Transient testing; ^c For Euro V for Natural Gas only, for Euro VI, NG and LPG; ^d Total HC for diesel engines, non-methane HC for others

La normativa Euro propone también una durabilidad en la eficiencia de los controles realizados como se propone en la siguiente tabla e implican un control eficiente de los vehículos.

Table 4. Durability testing criteria for heavy-duty vehicles

Category of vehicle	Minimum service accumulation period	Useful life (years) ¹⁴
M ₁ , M ₂ , N ₁	160,000	5
M ₃ (<=7.5 tonnes), N ₂ , N ₃ (<=16 tonnes)	188,000	6
N ₃ (>16 tonnes), M ₃ (>7.5 tonnes)	233,000	7

Si bien la normativa es estricta se puede afirmar que la mayor parte de los distribuidores de vehículos las cumplen por lo cual resulta en una normativa sencilla de aplicar y que no tendrá mayores repercusiones si se hace cumplir como en los países de la Unión Europea y se limita la comercialización de vehículos que no cumplan dicha normativa.

La mejora en la calidad del aire de la UE desde la implementación de esta normativa es evidente a pesar del incremento constante del parque automotor. El estudio del ICCT (Consejo internacional para el Transporte Limpio) calcula que a pesar de que la UE contiene cerca del 20% de los vehículos del mundo, solo representan el 3,5% de la contaminación por fuentes móviles, lo cual demuestra cuán eficiente es dicho control de emisiones.

La implementación de un sistema de catalizador tipo SCR (Rectificador Controlado de Silicio) con tecnología AdBlue es lo que permite a los vehículos pesados convertir los óxidos de nitrógeno y carbono en sales y vapor de agua, por medio de un líquido que, al igual que el

aceite del motor, se reemplaza periódicamente.

El estudio de la ICCT también afirma que las ventas de vehículos y el precio de los mismo no se ha visto alterado en los más mínimo a pesar de las restricciones, incluso ha mejorado por medio de una concientización de la problemática y la progresiva adquisición de vehículos más eficientes en consumo de combustible y que dañan menos el ambiente.

Aunque en el mundo gran parte de las flotas de transporte público utilizan diésel con diferentes tecnologías EURO, la segunda década del siglo XXI ha visto como se está dando una transición tecnológica hacia los vehículos propulsados por gas natural y motores eléctricos que generan cero emisiones buscando reducir drásticamente las emisiones de sustancias y gases contaminantes.

iv. ¿Cómo está Bogotá respecto al mundo en términos de calidad del aire?

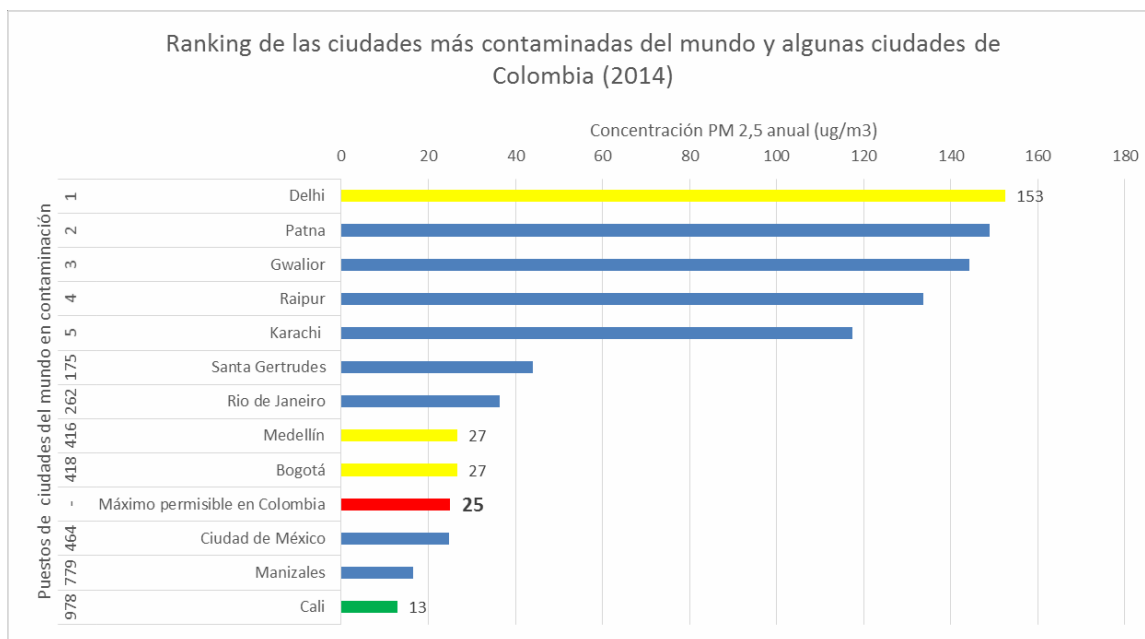
Para comparar a Bogotá con los demás países de manera precisa, se debería revisar cada uno de los contaminantes criterio pues no todos presentan las mismas concentraciones en un día; es decir, no son dependientes el uno del otro de su comportamiento. Así, se puede encontrar en un día que la concentración de PM_{10} se encuentra por encima del nivel permitido máximo diario pero la concentración de NO_2 está en niveles normales según la norma de Colombia.

A pesar de esto, se analiza el contaminante que afecta más rápidamente en pequeñas concentraciones como el material particulado y así se establecen las ciudades con altos niveles de contaminación.

Teniendo en cuenta el análisis de datos realizados en el 2014 por la Organización Mundial de la Salud donde presenta el nivel de concentración de $PM_{2,5}$ anual (ug/m^3) de 1625 ciudades del mundo se puede observar que

1. La ciudad más contaminada del mundo por $PM_{2,5}$ es Delhi en India, con concentraciones promedio anuales de $153 ug/m^3$
2. La primera ciudad de Latinoamérica que aparece como la más contaminada es Santa Gertrudes en Brasil (puesto 175), seguida de Rio de Janeiro (puesto 262).
3. La primera ciudad de Colombia que aparece en el ranking de las más contaminadas del mundo es Medellín con una concentración promedio de $27 ug/m^3$, por encima del nivel máximo permisible que exige la normatividad colombiana ($25 ug/m^3$).
4. Bogotá se encuentra en el puesto 418 con concentración promedio de $27 ug/m^3$, por encima del valor máximo permisible en la normatividad colombiana ($25ug/m^3$).
5. La ciudad de Colombia que se encuentra con el nivel más bajo según el ranking de la OMS es Cali, con una concentración promedio de $13 ug/m^3$.

Ilustración 5 Ranking de las ciudades más contaminadas del mundo vs. algunas ciudades de Colombia, 2014



Fuente: elaboración propia con información de http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/

Además de la OMS, El proyecto “World Air Quality Index” iniciado desde el 2007 en Beijing – China, hace una publicación en tiempo real de los índices de concentración del PM_{2,5} y PM₁₀ en todos los países que tienen estaciones de medición de calidad del aire; esto para proveer información gratis sobre la contaminación que de alerta a toda la población “no científica” sobre su salud. En Colombia se reportan seis estaciones de la RMCAB, seis estaciones de Medellín y una en Cali.

La Resolución 610 de 2010 es la norma de calidad del aire en Colombia que modifica la resolución 601 de 2006 donde se determina los niveles máximos permisibles de los contaminantes criterio. Si sólo se analiza el nivel máximo permisible para el PM₁₀ y el PM_{2,5} y se compara con México (también conocido por sus altos niveles de contaminación atmosférica en Ciudad de México), se observa que todavía la normatividad es muy laxa en sus valores respecto a los indicados por la OMS en el 2005 (ver Tabla 2):

Tabla 2. Comparación de niveles máximos permisibles de PM en Colombia, México y OMS

	Contaminante	Nivel máximo permisible [ug/m3]	Tiempo de exposición
Colombia	PM10	50	Anual
		100	24 horas
	PM2.5	25	Anual
		50	24 horas
	PM10	35	Anual
		50	24 horas



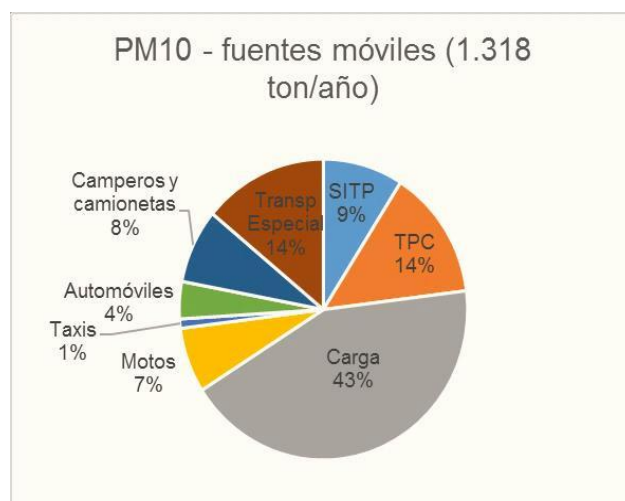
México	PM2.5	10	Anual
		30	24 horas
Guías Calidad del Aire de OMS	PM10	20	Anual
		50	24 horas
	PM2.5	10	Anual
		25	24 horas

Fuente: Elaboración propia

v. El transporte público en Bogotá y su relación con la calidad del aire y la salud.

Bogotá también presenta diferentes problemas relacionadas con el material particulado. Así las cosas, la distribución de emisiones de material particulado en fuentes móviles se distribuye así: el transporte de carga es el principal generador con cuarenta y tres por ciento (43%), seguido por el transporte público en el cual se cuenta tanto el transporte público colectivo como el SITP el cual llega al veintitrés por ciento (23%), le sigue el transporte especial con el catorce por ciento (14%) y otros vehículos dentro de los cuales se encuentran camiones, automóviles, taxis y motos con el veinte por ciento (20%).

Gráfica 1. Emisión de PM10 en fuentes móviles

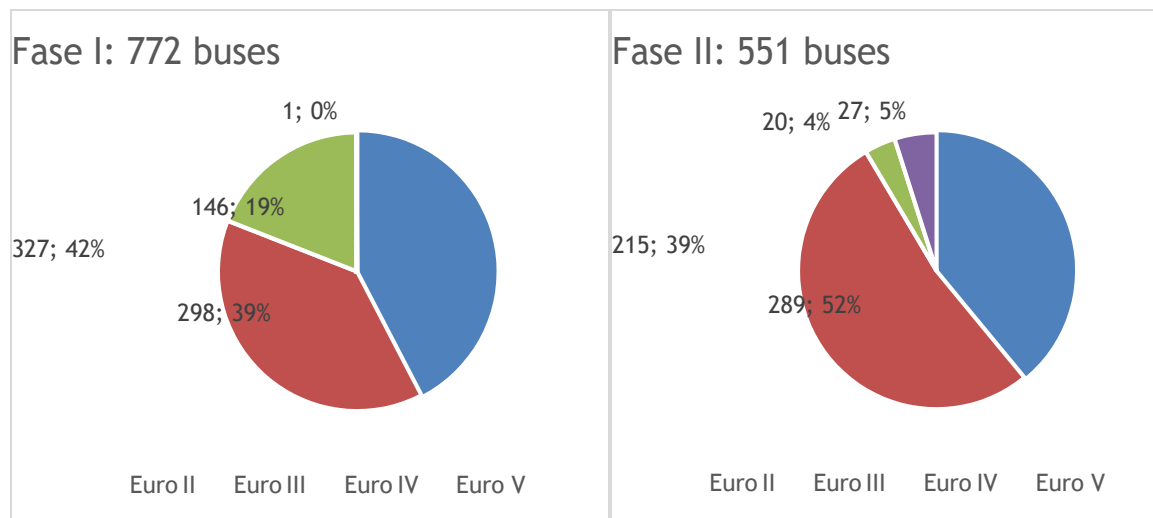


Fuente: Secretaría de Ambiente, 2017

Si bien el transporte de carga es el principal emisor, en términos de nivel de exposición y dosis, el transporte público es el que más afectación directa tiene a la población. Expertos afirman que la concentración de $PM_{2,5}$ es 6 veces mayor en Transmilenio que en peatones (Morales Betancourt, y otros, 2017).

Transmilenio por ser sistema de transporte masivo, tiene un mayor nivel de exposición por persona según la capacidad de cada bus. La flota actual (noviembre de 2017) de sólo las fases I y II de Transmilenio es la siguiente:

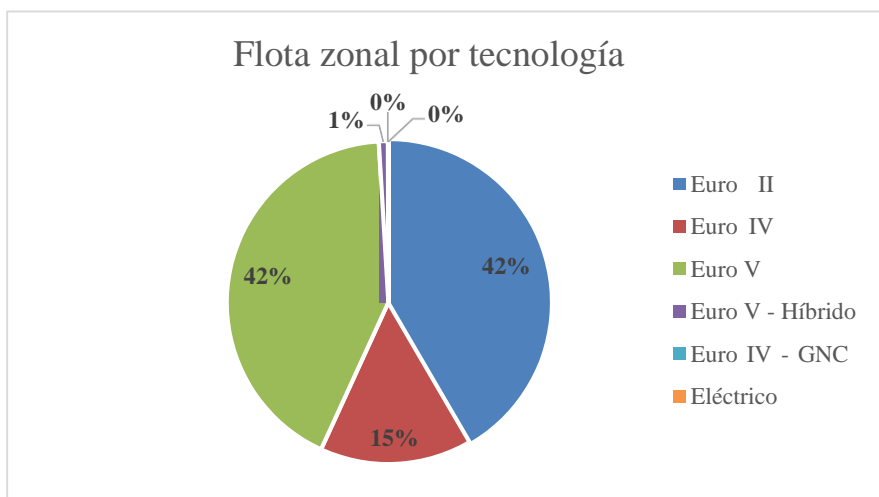
Ilustración 6. Composición Fase I y II de Transmilenio según tecnología



Fuente: Presentación Transmilenio S.A. al Concejo de Bogotá en sesión de la Comisión Primera Permanente de Plan del 21 de septiembre de 2017

La composición de la flota del componente zonal del SITP Ilustración 7, se encuentra que:

Ilustración 7. Distribución de la flota zonal del SITP de Bogotá por tecnología



Fuente: Presentación Transmilenio S.A. al Concejo de Bogotá en sesión de la Comisión Primera Permanente de Plan del 21 de septiembre de 2017

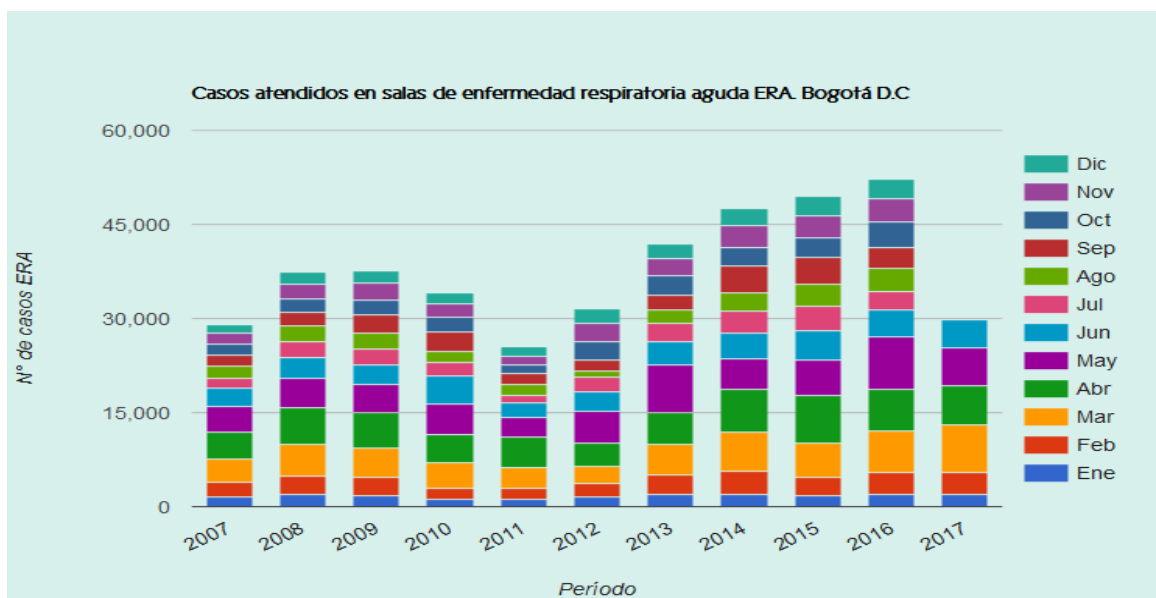
“Si sólo para las fases I y II de Transmilenio se reemplazaran los buses diésel a euro V, la reducción de material particulado sería aproximadamente del 77% y de óxidos de nitrógeno en aproximadamente 15%” tal y como se expuso en la presentación realizada por Transmilenio S.A. en el Concejo de Bogotá en sesión de la Comisión Primera Permanente de Plan del 21 de septiembre de 2017. Sin embargo, de no implementarse en la licitación de la renovación un porcentaje de vehículos que funcionen con GNV o motores eléctricos se

estaría desaprovechando una oportunidad única para avanzar en la utilización de energías limpias que mejoraría sustancialmente la calidad del aire.

Ahora bien, las consecuencias de la mala calidad del aire en materia de salud son bastante serias al punto que según el DNP la contaminación del aire en Bogotá en 2015 causó 3.219 muertes y generó costos por valor de 4.2 billones de pesos lo cual representó el 2.5% del PIB de la ciudad.



La degradación de la calidad del aire ha venido decayendo en la ciudad según lo evidencian los datos de casos atendidos por enfermedad respiratoria aguda (E.R.A.), en Bogotá D.C. los cuales pasaron de 29.064 en 2007 a 52.170 en 2016.



Periodo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total Año
2007	1,508	2,378	3,808	4,178	4,019	2,935	1,718	1,766	1,804	1,717	1,833	1,400	29,064
2008	1,951	2,931	5,085	5,767	4,624	3,344	2,672	2,378	2,256	2,199	2,248	1,989	37,444
2009	1,823	2,774	4,802	5,588	4,548	3,080	2,511	2,605	2,770	2,385	2,788	1,897	37,571
2010	1,157	1,789	4,084	4,413	4,892	4,534	2,181	1,740	2,973	2,338	2,223	1,730	34,054
2011	1,166	1,743	3,295	4,992	3,010	2,297	1,233	1,702	1,707	1,439	1,441	1,445	25,470
2012	1,587	2,029	2,782	3,711	5,130	3,089	2,252	1,129	1,706	2,893	2,963	2,258	31,529
2013	2,005	3,092	4,775	5,210	7,462	3,851	2,859	2,114	2,308	3,096	2,744	2,289	41,805
2014	1,979	3,639	6,244	6,871	4,879	4,040	3,535	2,977	4,142	2,907	3,639	2,729	47,581
2015	1,656	3,043	5,399	7,693	5,538	4,747	3,933	3,422	4,404	3,018	3,557	3,082	49,492
2016	1,969	3,459	6,724	6,616	8,316	4,312	2,963	3,575	3,443	3,975	3,803	3,015	52,170
2017	2,010	3,408	7,715	6,229	6,059	4,452							29,873

Fuente: Secretaría Distrital de Salud. Subsecretaría de Salud Pública. Línea Aire, Ruido y REM Grupo Salas ERA.

Nadie está a salvo de la contaminación ambiental pero quienes más sufren sus consecuencias son los niños, los adultos mayores y las mujeres en condición de embarazo.

Según un estudio de 2012 publicado en la revista de pediatría, los niños con mayor exposición a material particulado en los jardines infantiles presentan un aumento de incidencia de síntomas como tos, expectoración, sibilancias, ojos rojos, fiebre, ahogo y ausentismo.

vi. En busca del de las tecnologías limpias: combustibles fósiles de baja contaminación y motores eléctricos.

Buscando mitigar las múltiples problemáticas generadas por los vehículos de combustión interna, en las últimas décadas se han presentado diferentes avances en tecnologías para la movilidad que reducen drásticamente las emisiones de material particulado contaminante o la eliminan tales como los motores que operan con tecnologías regidas bajo la normatividad Euro (reseñadas anteriormente), los vehículos con motor a GNV, los vehículos híbridos y los vehículos eléctricos.

Lo anterior en conformidad con el acuerdo 619 de 2015, “por el cual se dictan normas para estimular el uso de vehículos eléctricos e híbridos como una estrategia para mitigar el cambio climático” (Acuerdo 619 de 2015), sin embargo la idea, no solo es fomentar el uso del vehículo de baja emisión, esto también requiere la localización de infraestructura, específicamente puntos de recarga, e implementación de métodos de conversión de la ya existente a modo de responder a la necesidad de estos nuevos usuarios, por ejemplo los postes de luz en Londres y París que permiten la conexión mediante cables del auto para su carga, mientras se encuentran estacionados. Esto constituye una gama de incentivos para que estas políticas sean efectivas y sostenibles en el tiempo.

El capítulo a continuación permite dar cuenta de la variedad de vehículos eléctricos disponibles en el mercado, y de la necesidad de la implementación de medidas que viabilicen la

circulación de toda la tipología de este tipo de vehículos en Bogotá, haciendo más factible la adopción de esta modalidad de transporte incluso en otras regiones del país.

Para esto es indispensable que para la formulación de políticas públicas a fin, se realicen mesas de trabajo cuyos invitados sean activos en la academia, colectivos ambientalistas y ciudadanía en general, configurando un sistema de movilidad correlacionado con sus usuarios y el territorio que permitan exenciones tributarias transitorias frente al impuesto de vehículos, y el equipamiento para el transporte vehicular limpio constituyen incentivos para el fomento de vehículos de baja o nula emisión.

vii. Motores eléctricos ¿El Santo Grial de la energía Limpia para la movilidad?

A pesar que hablar de medios de transporte alternativos y nuevas tecnologías constituye la base del discurso de sostenibilidad que hoy es tendencia en las ciudades, en realidad siempre fue un tema de discusión entre gobiernos y empresas privadas cuyos intereses estuvieron más dirigidos al fortalecimiento de la industria petrolífera. Por lo tanto, es necesario actuar frente a la realidad ambiental y física de la red urbana a través de la inserción de otras fuentes de energía cuya combustión no replique y reproduzca las consecuencias de las que se habla hace más de 60 años, y que hoy parecen reducir la calidad de vida de una manera drástica a nivel global.

En efecto el vehículo eléctrico es un vehículo de combustible alternativo impulsado por uno o más motores eléctricos. “La tracción puede ser proporcionada por ruedas o hélices impulsadas por motores rotativos, o en otros casos utiliza otro tipo de motores no rotativos, como los motores lineales, los motores inerciales, o aplicaciones del magnetismo como fuente de propulsión, como es el caso de los trenes de levitación magnética” (Electromovilidad, s.f). El concepto de vehículo eléctrico es amplio, tras estas definiciones se encuentran los BEV (Battery Electric Vehicle) o 100% eléctrico, los PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) o híbrido enchufable y los EREV (Extender Range Electric Vehicle) o eléctrico con extensor de autonomía.

Según el portal informativo dedicado a la movilidad eléctrica en España, Electromovilidad, (2018) El BEV es “la versión básica de los vehículos eléctricos, propulsados únicamente por uno o varios motores eléctricos, y obtienen la energía almacenada en sus baterías recargables mediante la conexión a la red eléctrica”. Los eléctricos más comunes son el Nissan LEAF, Renault ZOE, Tesla Model S, BMW i3, VW e-Golf y e-Up, Kia Soul EV, Mitsubishi i-MiEV, Renault Kangoo ZE, Smart ED, y Nissan e-NV200.

Por su lado, los PHEV “ recorren distancias entre 5 y 80 km utilizando únicamente la tracción eléctrica, disponiendo del motor de combustión para cargar la batería cuando sea necesario, o para entrar en funcionamiento cuando el conductor lo decida (híbridos en paralelo)” (Electromovilidad, s.f). Entre los enchufables más conocidos se encuentra el Audi A3 Sportback e-tron, BMW i8 (imagen), BYD F3DM, Mercedes S500 Hybrid, Mitsubishi Outlander PHEV, Porsche Panamera Hybrid, Toyota Prius Plug-in o VW Golf GTE.

El tercer tipo de vehículos eléctricos, posee las mismas características que los ya mencionados, los EREV, también conocidos como PHEV-RE:

Cuentan además con un motor de combustión que hace de generador, cargando linealmente la batería mediante un generador eléctrico cuando esta se descarga, por lo que entra en funcionamiento sin que el propio conductor lo determine. Este motor de

combustión es muy pequeño, cargando la batería a un ritmo menor del que se descargan, de ahí que, siendo un vehículo híbrido, se le catalogue de eléctrico (por su tracción 100% eléctrica) con autonomía extendida. (Electromovilidad, s.f).

Ejemplos de este tipo de vehículo son el Fisker Karma, el BMW i3 versión REx o los Chevrolet Volt/Opel Ampera, cuyas distancias alcanzan los 60 y 80 km en modo eléctrico. Este tipo de vehículos, alcanzan 450 km, cuando entra en funcionamiento el extensor de autonomía.

Teniendo en cuenta la necesidad del cumplimiento del Plan Quinquenal Cero Emisión, explicado más adelante, la adopción de tecnología eléctrica en la flota actual es inminente aun cuando se prevé la sustitución de vehículos con un motor diésel mejorado, para esto la viabilizarían de incentivos que motiven a los operadores y propietarios del Sistema Integrado de Transporte Público y de vehículos particulares a adquirir vehículos eléctricos cero emisión, para los cuales la prestación de servicio sea excelente.

Sin embargo los vehículos híbridos también se consideran un medio alternativo. Conocido globalmente como el "Hybrid Electric Vehicle" (HEV), cuenta con un motor de combustión similar al motor eléctrico, baterías recargables, y permite circular únicamente con la tracción eléctrica. Sus baterías no pueden ser cargadas mediante una fuente exterior de conexión, siendo su misión almacenar la energía proveniente del motor de combustión y de la frenada regenerativa e intervenir en ciclos de carga y descarga. La reducción del consumo de gasolina está entre el 25% y el 40% (Electromovilidad, s.f).

Hay dos tipos de vehículos híbridos:

Los Full Hybrid en paralelo, abasteciéndose de energía proporcionada tanto por el motor eléctrico como por el de combustión, incorporando dos embragues, y permitiendo depender únicamente de uno de los dos motores; por su lado los Full Hybrid en serie, la opción más utilizada, y que cuenta con el motor eléctrico como único encargado de mover el vehículo, encomendando al motor de combustión la tarea de recargar la batería o apoyar al eléctrico en requerimientos instantáneos de potencia (Electromovilidad, s.f).

Sin embargo, el Mild Hybrid es una "versión que trabaja de manera paralela con un motor de combustión y un pequeño motor eléctrico, encargándose este último de proporcionar un par extra cuando sea solicitado, como por ejemplo en las aceleraciones, además mantiene el vehículo en marcha en las paradas. Algunos también incorporan el sistema de freno regenerativo, que se encarga de cargar las pequeñas baterías que utilizan estos modelos" (Electromovilidad, s.f). De modo que, este vehículo no puede moverse solo con el motor eléctrico.

Finalmente, el Micro Hybrid es el menos híbrido:

"no incorporan baterías recargables ni permite una circulación propulsada por otra energía alternativa. Disponen un sistema de frenada regenerativa que provee de energía al vehículo cuando este acelera o arranca tras una parada. También, gracias al sistema "Start-Stop", estos modelos pueden parar el motor de combustión cuando el vehículo se detiene. La reducción de gasolina es de aproximadamente un 10%. Sin embargo, el hecho de apagar el motor en cada parada trae consigo un mayor

esfuerzo y gasto por parte del motor de arranque, que consume más electricidad, debiendo ser este de un mayor tamaño que el habitual. (Electromovilidad, s.f).”

La reducción de partículas contaminantes y afectación del medio ambiente se reduce sustancialmente con la utilización de vehículos que utilicen tecnologías limpias como los motores eléctricos. Según un artículo del diario El TIEMPO publicado el en febrero de 2018.

“Según mediciones de impacto en Shenzhen (China), donde circulan unos 16.000 buses eléctricos, si una flota de diez vehículos de este tipo recorre los 2.500 km que a diario recorre una flota de diez buses diésel en Bogotá, se evita quemar 417 galones de ese combustible, y se deja de arrojar 4,2 toneladas de dióxido de carbono por día, o 1.533 toneladas por año.”

Ese número crece de forma exponencial cuando se multiplican los vehículos. El impacto en la mejora de la calidad del aire, y por ende en la salud pública, también sube.

En este escenario de oferta automotriz, es claro que la secretaria de Movilidad y Secretaría de Medio Ambiente, deben hacer cumplir un Plan Quinquenal de fomento de la Movilidad Eléctrica Cero Emisiones que contemple incluso las consideraciones de estudios como Smart Grids Colombia: Visión 2030, liderados por Banco Interamericano de Desarrollo, donde la renovación y mejora de la infraestructura de la red eléctrica se ejecute teniendo en cuenta el aumento de la demanda y la necesidad de la eficiencia del sistema; esto mediante una Red Inteligente que incorpore tecnologías de la información, suministro y consumo de electricidad con el objetivo de reducir costos de operación y ambientales (BID, 2016). De este modo lograr que el 100% de la flota de transporte público de Bogotá sea eléctrica para el 2030 y lograr una cobertura de todo el parque automotriz para 2040.

viii. Los vehículos eléctricos en Colombia.

Para Septiembre de 2017 en Colombia existían 489 vehículos eléctricos, 376 vehículos híbridos, 1.100 motocicletas, 46 taxis y un bus para un total del 2.012.²

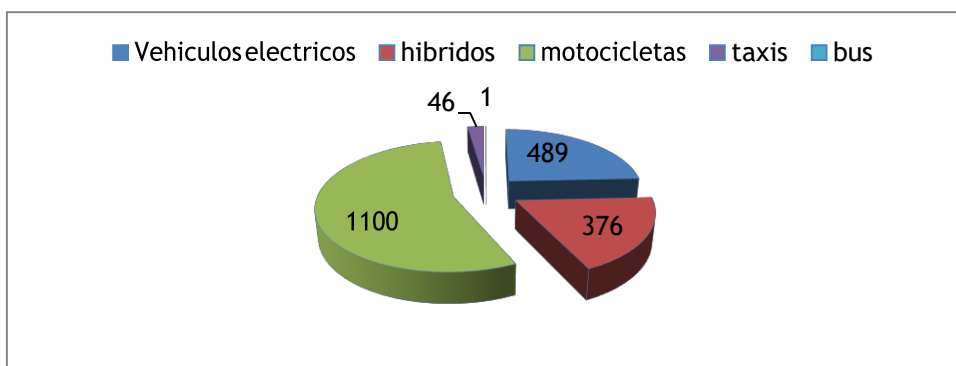


Gráfico: Elaboración propia con base en los datos consultados.

Parte de este atraso se debe a diferentes factores como los altos costos de los vehículos eléctricos comparándolos con los de combustión interna, escasa infraestructura para el uso y recarga.

En aras de fomentar el uso de vehículos eléctricos en el país, el gobierno nacional ha venido eliminando barreras arancelarias e invitando a las entidades territoriales a adquirir vehículos de mínimas o cero emisiones para el transporte público.

Sin embargo, la creación de un Programa de Investigación y fomento de Tecnologías Eléctricas Cero Emisiones liderado por la Secretaria de Movilidad, en asocio con el Grupo Energía Bogotá puede generar diferentes hallazgos en este tipo de tecnologías de manera que se avance en las metas establecidas, con el apoyo del sector privado y la revisión anual del Concejo de Bogotá D. C, del informe de dicho Programa.

ix. Experiencias nacionales e internacionales

Según la investigación de Bloomberg New Energy Finance, titulado Electric Buses In Cities, para 2017 el mundo tenía cerca de 3 millones de buses municipales, de estos, 385.000 buses eran eléctricos. Esta tendencia va cada día más en aumento.

ASIA

China

Según el informe Movilidad Eléctrica, del programa EUROCLIMA, en China se localizan los fabricantes Build Your Dreams (BYD) y Yutong cuyo mercado de buses eléctricos se concentra en ese país, siendo la flota en circulación, más grande a nivel mundial. El mismo informe indica que la meta de la actual administración pública en China es llegar a 5 millones de vehículos con energía eléctrica y otras alternativas, operando al año 2020; metas muy parecidas a las ambiciones ambientales de Noruega y Holanda (Lopez & Galarza, 2016, págs. 15-20). Hoy la mitad de los carros eléctricos circulando en el mundo, están en China, las ambiciones del país, por posicionarse en el mercado de la tecnología sostenible, lo explican, además de las alarmantes condiciones ambientales que ya se han reportado a través de la calidad del aire.

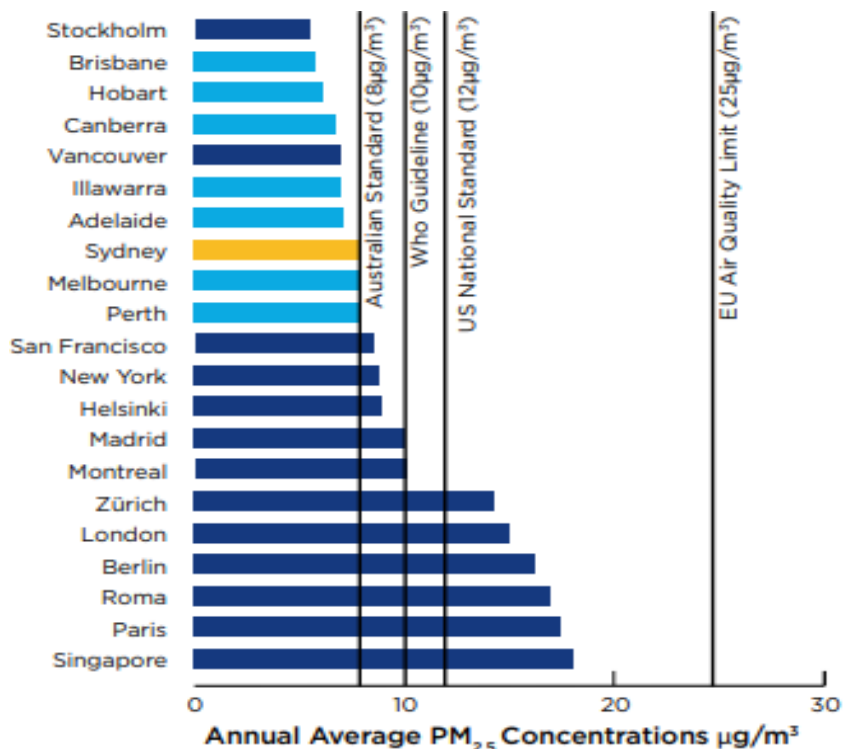
Shenzhen

Shenzhen es una metrópolis icono en la movilidad inteligente, con 12 millones de habitantes, es la primera del mundo cuya flota 16.359 ómnibuses del sistema público, son totalmente eléctricos. Su flota es considerada una de las más grandes del mundo. Sus autobuses son de la marca BYD, que tiene su sede principal en esta ciudad. Se prevé, para el año 2020 que la ciudad reemplace la totalidad de la flota de taxis por autos eléctricos (Werwitzke, 2018). Diferentes reformas y obras de infraestructura, se vienen adelantando para la instalación de 8000 puntos de carga en 510 estaciones de bus. Además, la administración planea instalar estaciones de carga gratis en las casas de los clientes.

Oceanía

Australia

Australia, y en especial ciudades como Sydney, son conocidas por la buena calidad del aire en relación con las comparaciones y valores estándar de lo máximo permitido de material particulado anual, emitidos por la Organización Mundial de la Salud, normas europeas y los Estados Unidos.

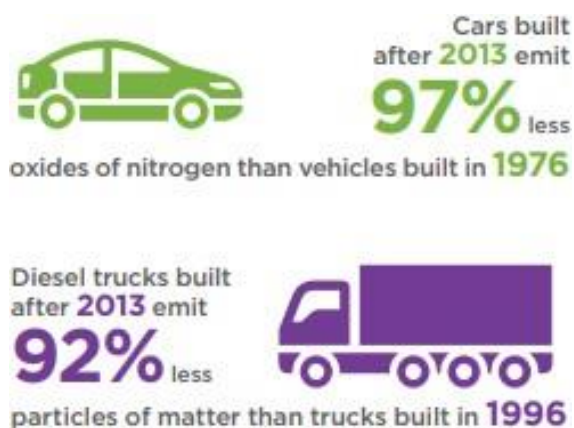


Air quality in Sydney and internationally.
Source: World Health Organisation

Australia ha reportado niveles de contaminación alarmantes, pero hoy los informes expedidos por la autoridad ambiental del estado de Nuevo Gales del Sur (NSW), la misma que regula la normativa y dirige los programas que se llevan a cabo en el área metropolitana GMR, the Greater Metropolitan Region, que incluye Sídney, the Hunter, the Central Coast, the Illawarra; estipulan que el nivel promedio de concentración máxima de PM, permiten constatar la buena calidad de aire que hoy poseen los habitantes de dicha área, aun cuando la cantidad de vehículos sigue ascendiendo (NSW Government, 2018, pág. 2). Esto debido a la implementación de iniciativas de desarrollos tecnológicos, como las cámaras de humo localizadas al interior de los túneles urbanos, la circulación de autos eléctricos o con nuevas tecnologías limpias, y acuerdos o pactos como el National Clean Air Agreement en Sydney, que han logrado reducciones sustanciales de material particulado.

Según la NSW (2018), asumir las normativas generadas por el Parlamento Europeo con EURO IV y EURO VI, fue el primer paso para que todos los vehículos del NSW, públicos y privados, a través de un proceso de inversión en vehículos nuevos y actualizados (transporte público y privado), fuesen reemplazados y así, cumplir con la normativa de emisión, gracias con la activación de una política fiscal de préstamo para la adquisición de vehículos menos contaminantes.





(NSWGovernment, 2018)

Junto con la entrada en operación de esta normativa, en el 2010 se regulo estrictamente las emisiones de vehículos diésel “de carretera”, es decir camiones de tránsito por auto- pista y buses de turismo. Posteriormente en el año 2013 se reguló todos los vehículos, es decir buldóceres, tractores, montacargas, excavadoras, motoniveladoras, cuya vida útil es larga y son importantes fuentes de partículas finas y óxidos de nitrógeno en áreas metro- politanas y regionales. etc., con el fin de reducir en todo lo posible las emisiones por parte de las fuentes móviles, ya que el 15%, de los motores “on-road diésel” es decir 10.000 es- tán ubicados en NSW GMR (EPA, 2015, pág. 34). Estos vehículos emiten 13.500 tonela- das de PM 10 anualmente, lo que evidencia la importancia del control de emisiones de la totalidad del parque automotor de las ciudades.

Europa

Noruega

Noruega es conocido como uno de los países con mayor cantidad de vehículos eléctricos, ya que China se lleva este título, el 37% de su flota lo es, es decir 187.773 vehículos entre híbridos (58.154) y eléctricos (129.619). Una política energética equilibrada emprendida desde los 90’s con la introducción del auto eléctrico como estrategia para reducir las emisiones de PM, a través de incentivos como exención de impuestos de compra o importa- ción, exención de peajes, aparcamiento gratuito, acceso al carril del bus, y recarga gratui- ta. Además la inversión en infraestructura con 9000 puntos de recarga, y la aclaración de que este tipo de vehículos están propulsados por energía hidráulica, eólica o proveniente de la biomasa, en efecto la generación eléctrica en Noruega es en un 95% renovable (Ballesteros, 2017, pág. 2). Noruega ha demostrado qué una política medio ambiental a largo plazo, puede generar efectos reales en beneficio de la calidad del aire, y el bienestar de sus ciudadanos.

Noruega demuestra qué una política energética equilibrada, un consenso político adecua- do y la asignación de recursos económicos, son factores clave para la implementación de un modelo de transporte sostenible exitoso. Esta ha sido quizá, la conclusión más sólida emitida en los diferentes eventos y encuentros internacionales cuyo foco de atención se sitúa en los niveles de emisión de Material Particulado principalmente. Según un reporte citado por el “Foro Económico Mundial (WEF) en el 2017, el 17.6% de las matrículas de vehículos nuevos correspondió a eléctricos y un 33% a híbridos” (Dinero, 2017, pág. 2). Lo que se explica por el fortalecimiento de un modelo que garantiza la adquirió fácil del vehículo, a través de

incentivos fiscales y económicos, y también procurar el fácil uso del mismo, es decir proveer facilidades de parqueo, bajo costo de recarga, o pago de peajes, y la infraestructura necesaria.

África

Marruecos

PSA Peugeot Citroën ha decidido fortalecer su relación con la academia, con 5 grandes escuelas de África, dos universidades americanas y una escuela de Ingenieros Marroquí y un centro de transferencia tecnológica, para la apertura de una nueva sede de OpenLab, a través de un programa de investigación de cuatro años sobre la exploración de sistemas de movilidad sostenible (Constructores, 2016). “Los socios en el Open Lab “Movilidad sostenible para África” son la Universidad Internacional de Rabat; la Universidad Mohammed

V; la Universidad Ibn Tofail (Kenitra); la Universidad Cadi Ayyad (Marrakech); la Universidad Euro-Mediterránea de Fez (INSA EuroMéditerranée); Georgia Institute of Technology (GeorgiaTech); Mississippi State University; la Escuela Central de Casablanca y el Instituto Lafayette”; y sus ejes de estudio son: vehículo eléctrico del futuro, energías renovables y logística del futuro. La idea es afianzar una red de individuos, empresas, academia e instituciones que reforcé las asociaciones científicas con los laboratorios públicos más avanzados.

América

Estados Unidos

Actualmente en el sur de California, la agencia de tránsito más importante, retiró los últimos buses diésel cuyas emisiones se mitigan con motores silenciosos propulsados por gas natural. La meta es clara, Los Ángeles quiere tener una flota de transporte público emisión 0 para el 2030, para ello, la autoridad metropolitana del transporte ha empezado un plan para eliminar las emisiones, lo cual requiere la compra de más de 2.300 buses con baterías eléctricas u otro sistema de “zero-emission” como el hidrógeno (Nelson, 2017). Para esto se ha aprobado un presupuesto para electrificar el 100% de la flota y ampliar la cobertura de infraestructura para los vehículos eléctricos. Se prevé que a partir de 2019 se compre anualmente 200 buses eléctricos, es decir el 7% de la flota. La segunda más grande en Norte América, después de la de New York.

Diferentes autoridades han reconocido que, si bien la adopción de nuevas tecnologías supone una inversión considerable, se ha identificado la calidad del aire, y el bienestar de los ciudadanos, como la justificación utilitaria de este tipo de medidas. La administración de Los Ángeles, estima que para 2020 toda la flota Orange Line sea eléctrica y que para 2021, la flota de Silver Line también será reemplazada simultáneamente con 60 buses eléctricos BYD, la instalación de estaciones de carga y la actualización de cableado para altas potencias de voltaje.

Los defensores del gas natural han argumentado que la tecnología denominada “nearzero” la cual funciona con gas, puede proveer beneficios más inmediatos en términos de la calidad del aire, lo cual solo se ha considerado en esta ciudad, como una solución instrumental para los próximos 13 años, respecto a la política del 2030. No obstante, cuando abogados afirman que Metro cargara las baterías de sus buses nuevos usando electricidad del “Los Ángeles Department of Water and Power, el cual se abastece de energía proveniente de plantas eléctricas de carbón (Nelson, 2017). Lo anterior configura un debate frente a la ambición de la ciudad por eliminar el carbón en el 2015.

América Latina

Santiago de Chile.

La ciudad ha incluido vehículos eléctricos en su flota.

Medellín.

La alcaldía municipal ha anunciado que evalúa la posibilidad de agregar 59 buses eléctricos al Sistema Metro Plus para en un futuro tener la totalidad de flota con buses cero emisiones. Se espera que cada bus eléctrico logre ahorrar 60 toneladas de contaminación.

Buenos Aires.

Pondrá en marcha un programa piloto con 10 buses eléctricos en 2018 para posteriormente y de acuerdo a los resultados obtenidos transformar su flota hacia vehículos que utilicen tecnologías limpias que generen cero emisiones contaminantes.

Bogotá.

En la actualidad Bogotá ha dado algunos pinitos hacia la movilidad sostenible. Así las cosas, tiene un articulado eléctrico en el sistema troncal, un eléctrico padrón y 337 híbridos. Actualmente se encuentra ad portas de abrir la licitación para la renovación de la fase I y II de Transmilenio la cual se espera que tenga un alto porcentaje de buses propulsados por gas natural y motores eléctricos.

x. Objetivos del Milenio

A propósito de la pertinencia de la adopción de nuevas políticas sostenibles, Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) estipulados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, están relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos con que se enfrentan nuestro territorio, y constituyen un compromiso para enfrentarlos y mitigar su ocurrencia. Estos objetivos están interrelacionados, y responden a la amenaza del cambio climático, pues repercuten en la forma en como gestionamos nuestros recursos naturales (UNDP, 2012). En ese sentido, el impacto del presente proyecto de acuerdo *Movilidad Sostenible*, garantiza la reducción de las afectaciones de la calidad no solo de la movilidad en sí, sino del recurso aire en la ciudad, y por ende de la salud y bienestar de los ciudadanos.

En un ejercicio de análisis profundo se puede llegar a la conclusión que tanto la optimización de la movilidad como de la calidad del aire, pueden interferir en el logro de por lo menos un 80% de los ODS identificados. Sin embargo, el objetivo 7 energía asequible y no contaminante, el objetivo 9 Industria, innovación e infraestructura, el objetivo 11 ciudades y comunidades sostenibles, el 12 Producción y consumo responsables, y el principal, 13 Acción por el clima, resultan estar relacionados de manera más inmediata en términos de su cumplimiento, con las condiciones de factibilidad, producto de la movilidad sostenible.

El objetivo 7 sobre energía asequible y no contaminante, hace alusión al ritmo de la eco-

nomía global dependiente de los combustibles fósiles y el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero que impactan el sistema climático a nivel global. Así, los objetivos del presente proyecto de acuerdo, se encuentran coordinados con las ambiciones de las principales metrópolis del mundo, en el reemplazo de buses de transporte público tradicional, y de vehículos particulares, por flotas de vehículos eléctricos, y/o híbridos, que utilicen fuentes de energía menos contaminantes en términos de Material Particulado.

Como ya se mencionó, Australia es un país, cuya tecnología resiliente, ilustra la urgencia de sustituir las plantas de carbón, principal abastecedor de energía eléctrica para consolidar un modelo de energías renovables realmente, con zero-emission. Este objetivo es un llamado a la responsabilidad de las autoridades, entidades y compañías competentes al desarrollo y promoción de la energía limpia, como la solar, eólica y termal (UNDP, 2012, pág. 7). Si bien el foco de este objetivo es garantizar el acceso de la población a la energía eléctrica, estamos convencidos que el desarrollo y fortalecimiento de una movilidad sostenible en la capital, puede contribuir a las economías de escala de este tipo de infraestructura y así, el acercamiento a nuevos avances tecnológicos en la producción de energía limpia, como en el acceso a la electricidad, incluso para las áreas rurales más recónditas.

Respecto al objetivo 9 Industria, Innovación e infraestructura, es importante mencionar que dado que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, es necesario la inversión en infraestructura y la innovación, de manera más inmediata en el sector del transporte masivo y de la energía renovable (UNDP, 2012, pág. 9). Es claro que, los avances tecnológicos pueden contribuir en soluciones de tipo económico y ambiental, a través de industrias sostenibles, la inversión en la investigación y la innovación científica. Este objetivo es importante para la realización del objetivo 12, Producción y consumo responsables, ya que la reducción de la huella ecológica se materializa mediante un cambio en los métodos de producción y consumo de bienes y recursos, es decir con innovación, tecnología e investigación, aplicadas a la gestión eficiente de los recursos naturales compartidos, aire, tierra, agua en este caso, y a la forma en cómo se eliminan los desechos tóxicos, factor vitales para lograr una producción y consumo limpio.

Respecto al objetivo 13, acción por el clima, es claro que tanto Colombia como cualquier otro país en el Mundo, ha experimentado dramáticos efectos del cambio climático. Las emisiones de hoy son en un 50% mayores a las registradas en 1990, además las consecuencias del calentamiento global son irreversibles (UNDP, 2012); por esto el control de las emisiones contaminantes en este caso provenientes del sector de transporte, constituye una variable fundamental en tanto agravante de la calidad del aire y por ende nocivo para la salud de las personas como impactante en la temperatura global.

Finalmente, la asistencia mundial es necesaria para estimular el crecimiento y el intercambio comercial, en ese sentido es claro que, para la adopción de una política pública de movilidad sostenible, se requiere acceso a la tecnología y al conocimiento, en un ambiente de cooperación internacional, que optimice los procesos de aprendizaje y desarrollo de nuevos e innovadores modelos de transporte y movilidad. Por esto el objetivo 17 Alianzas para lograr los objetivos, aparece como el motor que posibilita estar a la vanguardia de los temas de la agenda mundial.

3. MARCO JURÍDICO

A. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

- **ARTÍCULO 79** señala que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano; asimismo, la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo y que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.
- **ARTÍCULO 80** constitucional establece que el Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, que deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

B. LEYES.

DECRETO LEY 2811 DE 1974, artículo 75 indica que, para prevenir la contaminación atmosférica se dictarán disposiciones concernientes, entre otros aspectos, a la calidad que debe tener el aire, como elemento indispensable para la salud humana, animal o vegetal; los métodos más apropiados para impedir y combatir la contaminación atmosférica; restricciones o prohibiciones a la circulación de vehículos y otros medios de transporte que alteren la protección ambiental, en lo relacionado con el control de gases, ruidos y otros factores contaminantes; la circulación de vehículos en lugares donde los efectos de contaminación sean más apreciables; el empleo de métodos adecuados para reducir las emisiones a niveles permisibles.

LEY 99 DE 1993 desarrolla el derecho fundamental al ambiente y anuncia el concepto de sostenibilidad como un instrumento necesario para la realización del derecho fundamental al ambiente sano y para esto contempla en su artículo primero una serie de principios que detallan las obligaciones del Estado en cuanto a la sostenibilidad y protección del ambiente.

- **ARTÍCULO 63** señala que con fundamento en el principio de Rigor Subsidiario, las normas y medidas de policía ambiental; es decir, aquellas que las autoridades ambientales expidan para la regulación del uso, manejo, aprovechamiento y movilización de los recursos naturales renovables, o para la preservación del medio ambiente natural, bien sea que limiten el ejercicio de derechos individuales y libertades públicas para la preservación o restauración del medio ambiente, o que exijan licencia o permiso para el ejercicio de determinada actividad por la misma causa, podrán hacerse sucesiva y respectivamente más rigurosas, pero no más flexibles, por las autoridades competentes del nivel regional, departamental, Distrital o municipal, en la medida en que se desciende en la jerarquía normativa y se reduce el

ámbito territorial de las competencias, cuando las circunstancias locales especiales así lo ameriten.

- **ARTÍCULO 65**, establece que corresponde en materia ambiental a los municipios y distritos, dictar con sujeción a las disposiciones legales reglamentarias superiores, las normas necesarias para el control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico.
- **ARTÍCULO 66**, los municipios y distritos con población igual o superior a un millón (1.000.000) de habitantes ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo aplicable al medio ambiente urbano.

LEY 336 DE 1996, “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

LEY 1205 DE 2008, Con el propósito de mejorar la calidad de vida y garantizar el derecho constitucional al goce de un ambiente sano, declárese de interés público colectivo, social y de conveniencia nacional, la producción, importación, almacenamiento, adición y distribución de combustibles diésel, que minimicen el impacto ambiental negativo y que su calidad se ajuste a los parámetros usuales de calidad internacional.

C. DECRETOS NACIONALES.

DECRETO 948 DE 1995, contiene el reglamento de prevención y control de la contaminación atmosférica y protección de la calidad del aire

- **ARTÍCULO 68**, en concordancia con lo señalado en el artículo 65 de la Ley 99 de 1993, corresponde al Distrito en relación con la prevención y control de la contaminación del aire: dictar normas para la protección del aire dentro de su jurisdicción, ejercer funciones de control y vigilancia de los fenómenos de contaminación atmosférica e imponer las medidas correctivas que en cada caso correspondan, así como imponer a prevención de las demás autoridades competentes, las medidas preventivas y sanciones que sean del caso por la infracción a las normas de emisión de fuentes móviles dentro de su jurisdicción.
- **DECRETO 319 DE 2006**, Por el cual fue adoptado el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, estableciéndose como objetivo específico, reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.

DECRETO 948 DE 1995 contiene el reglamento de prevención y control de la contaminación atmosférica y protección de la calidad del aire y, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 68 de este Decreto, en concordancia con lo señalado en el artículo 65 de la Ley 99 de 1993, corresponde al Distrito en relación con la prevención y control de la contaminación del aire: dictar normas para la protección del aire dentro de su jurisdicción, ejercer funciones de control

y vigilancia de los fenómenos de contaminación atmosférica e imponer las medidas correctivas que en cada caso correspondan, así como imponer a prevención de las demás autoridades competentes, las medidas preventivas y sanciones que sean del caso por la infracción a las normas de emisión de fuentes móviles dentro de su jurisdicción.

d. DECRETOS DISTRITALES.

DECRETO 309 DE 2009, se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C., el cual indica que para el cumplimiento de los fines trazados en el Plan Maestro de Movilidad, deberá contribuirse con la sostenibilidad ambiental urbana, siendo éste uno de los objetivos específicos del Sistema Integrado de Transporte Público

DECRETO DISTRITAL 098 DE 2011 se adoptó el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, y para el cumplimiento de las metas allí establecidas fue formulado un portafolio óptimo de proyectos y sus medidas complementarias; se indica que una de las medidas más importantes para la descontaminación del aire de la ciudad es la entrada en operación del SITP y el uso de sistemas de control de emisiones de material particulado en la flota que ingresa a dicho sistema.

Este Decreto establece como meta para el año 2020 la de reducir en un 60% las emisiones de material particulado registradas en el inventario para el año 2008 y mantener el nivel de los demás contaminantes criterio (dióxido de azufre SO₂, dióxido de nitrógeno NO₂, monóxido de carbono CO y Ozono O₃) dentro de los límites fijados en la norma de calidad de aire.

DECRETO 575 DE 2013. Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y en su artículo cuarto literal a. exceptúa de la medida los vehículos impulsados exclusivamente por motores eléctricos.

DECRETO 054 DE 2017, mediante el cual se establece la restricción de tránsito de vehículos particulares para la ciudad de Bogotá el primer jueves de febrero de cada año, conocido como el día sin carro y se exceptúa para la prohibición el uso de vehículos impulsados exclusivamente por motores eléctricos.

d. RESOLUCIONES.

RESOLUCIÓN 601 DE 2006. "Por la cual se establece la Norma de Calidad del Aire o Nivel de Inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia" modificada por Resolución 610 de 2010 Por la cual se modifica la Resolución 601 del 4 de abril de 2006"

RESOLUCIÓN 1304 DE 2012. "Por la cual se establecen los niveles máximos de emisión y los requisitos ambientales a los que están sujetas las fuentes móviles del sector de servicio público de transporte terrestre de pasajeros en los sistemas colectivo, masivo e integrado que circulan en el Distrito Capital"

RESOLUCIÓN 108 DE 2015, “Por la cual se actualiza el Formato Único Nacional de Solicitud de Licencia Ambiental y se adoptan los Formatos para la Verificación Preliminar de la Documentación que conforman las solicitudes de que trata el Decreto número 2041 de 2014 y se adoptan otras determinaciones”.

RESOLUCIÓN NÚMERO 4 1286 DE 2016. Por la cual se adopta el Plan de Acción Indicativo 2017-2022 para el desarrollo del Programa de Uso Racional y Eficiente de la Energía (Proure), que define objetivos y metas indicativas de eficiencia energética, acciones y medidas sectoriales y estrategias base para el cumplimiento de metas y se adoptan otras disposiciones al respecto

e. ACUERDOS.

EL ACUERDO 645 DE 2016, adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS, en su artículo 4. Señala los Pilares y Ejes Transversales prioritarios para alcanzar el objetivo general.

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 de calidad de vida; ii) Democracia Urbana; y iii) Construcción de Comunidad y Cultura Ciudadana.

Los Ejes Transversales son: i) un nuevo ordenamiento territorial; ii) calidad de vida urbana que promueve el desarrollo económico basado en el conocimiento; iii) sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética y el crecimiento compacto de la ciudad y; iv) gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia.

4. COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá para dictar este tipo de normas se enmarca en lo dispuesto tanto por la Constitución Política en su artículo 313 numeral 1º como por el Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico de Bogotá, establece en su artículo 12 las siguientes atribuciones al Concejo de Bogotá:

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

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

10. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patri-

monio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

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

5. IMPACTO FISCAL

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

La iniciativa propuesta por este proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación, en la medida en que el presupuesto asignado para el desarrollo del presente proyecto de acuerdo fue planteado dentro del marco fiscal del actual Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019.

6. BIBLIOGRAFÍA

- «Global Metro Monitor». . (2014). «*Global Metro Monitor*». .
- Ballesteros, R. (7 de Noviembre de 2017). El modelo de movilidad eléctrica de Noruega: apostando por el equilibrio energético y medioambiental . *El País*.
- BID. (2016). Informe Mapa de Referencia. *Smart Grids Colombia Visión 2030*, 12. Bogotá, A. d. (s.f.). *Acuerdo 619 de 2015*.
- Constructores. (2016). PSA crea un OpenLab en Marruecos para investigar sistemas de movilidad sostenible. *AutoRevista*.
- Cortés, M. (2016). *Eficiencia de remoción de material particulado usando filtros de partículas en vehículos diésel del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.* Obtenido de http://www.bdigital.unal.edu.co/54183/1/mariacarolina_cortesduarte.2016.pdf
- Decreto 1421 de 1993, Título II (ART. 12, N 1°-7°).
- Dinero. (4 de Noviembre de 2017). Noruega, un ejemplo mundial en utilización de vehículos eléctricos e híbridos. *Dinero*, pág. 2.
- Electromovilidad. (s.f). *Electromovilidad*. Obtenido de

Electromovilidad: <http://electromovilidad.net/tipos-de-coches-electricos/>

- EPA. (2015). *Managing particles and improving air quality in NSW*. Sydney - Australia.
- ICCT. (2016). *The International Council on Clean Transportation*. Obtenido de A technical summary of Euro 6/IV vehicle emission standards: VI_briefing_jun2016.pdf
- IDEAM. (2016). *Informe del Estado de la Calidad del Aire en Colombia 2011-2015*. Bogotá.
- Ley 99 de 1993, Título I (N. 11°).
- Lopez, G., & Galarza, S. (2016). *Movilidad Electrica Oportunidad para todos*. ONU Ambiente/ UN Environment.
- Marshall, J., & Nazaroff, W. (2006). *Intake fraction*. EEUU.
- MinAmbiente. (pk). *Protocolo de Kioto (pk)*. Gobierno de Colombia. Obtenido de minambiente.gov.co.
- Ministerio de Transportes y telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes. (2002). *Biblioteca Nacional de Chile*. Obtenido de Decreto 138, <https://www.leychile.cl/Consulta/listaMasSolicitudesxmat?agr=1020&sub=492&tipC>
- Morales Betancourt, R., Galvis, B., Balachandran, S., Ramos - Bonilla, J., Sarmiento, O., Gallo - Murcia, S., & Contreras, Y. (2017). Exposure to fine particulate, black carbon, an particle number concentration in transportation microenvironments. *Atmospheric Environments* 157, 135 - 145.
- Nelson, L. (21 de Julio de 2017). L.A Metro wants to spend \$138 million on electric buses. The goal: an emission-free fleet by 2030. *Los Angeles Times*.
- NSWGovernment. (2018). *Sydney's air quality*. Factsheet.
- OCDE. (2017). *Air and GHG emissions (indicator)*. Obtenido de 10.1787/93d19cf7-en Rojas, N. (2010). *Aire y problemas ambientales de Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Saldarriaga, C. (2011). Análisis Costo- Beneficio del Programa de Gas Natural Vehicular aplicado en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. *Universidad Nacional de Colombia*, 143 - 150.
- Secretaría de Ambiente. (2016). *Conozca el Índice Bogotano de Calidad del Aire, IBOCA*. Bogotá.
- Secretaría de Ambiente. (2016). *Informe Anual de Calidad del Aire En Bogotá*. Bogotá. UNDP. (2012). Energía Asequible y no contaminante. En UNDP, *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Río de Janeiro, Brazil.
- University College of London, & Universidad de los Andes. (2013). *Marco*

Teórico de contaminación atmosférica en Colombia. Bogotá.

- Werwitze, C. (3 de January de 2018). Shenzhen completes its vast electric bus mission. *Electrive*.
- WHO. (2005). *Air Quality Guidelines. Global Update*. Retrieved 2013 йил Marzo.fromhttp://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0005/78638/E90038.
- WHO. (2005). *Guía de calidad del aire de la OMS relativas al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre*. . OMS.

7. CONCLUSIÓN.

Para concluir, se puede afirmar que la calidad del aire es una de las mayores preocupaciones mundiales dado que la contaminación es una de las mayores causas de muertes el mundo y los genera múltiples enfermedades con costos astronómicos para los sistemas de salud de las naciones.

Una de las fuentes de contaminación y material particulado PM10 y PM 2.5 es las emisiones generadas por los motores de combustión interna, la mayoría propulsados por combustible diésel.

Intentando solucionar o mitigar los problemas de la contaminación se han desarrollado diferentes estándares y tecnologías de bajas o cero emisiones como los motores a gas natural y los motores eléctricos los cuales han tenido avances significativos en las últimas décadas los cuales han reducido sus costos y hecho que la operación y mantenimiento de los mismos sean menores.

Bogotá no escapa a la problemática de contaminación del aire al punto que han tenido que decretarse alertas amarillas por contaminación recientemente. En aras de solucionar esta problemática se requiere del esfuerzo mancomunado tanto del sector público, el privado y la ciudadanía en general. La administración distrital debe fungir como catalizador de un nuevo ecosistema de movilidad sostenible propendiendo para que se inicie un proceso de transición hacia las tecnologías limpias de forma tal que en las próximas décadas tanto los vehículos utilizados para el transporte público como el particular utilicen vehículos automotores cero emisiones, se mejore la calidad del aire y la salud de quienes viven en la Capital de la República.

Cordialmente,

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE

Concejal
Partido Centro Democrático

MARIA CLARA NAME RAMÍREZ

Concejal
Partido Verde

LUCÍA BASTIDAS UBATÉ

Concejal
Partido Verde

GLORIA ELSY DÍAS MARTÍNEZ

Concejal
Partido Conservador



EMEL ROJAS CASTILLO

Concejal
Partido Libres

EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO

Concejal
Partido Verde

Original no firmado

JOSÉ DAVID CASTELLANOS ORJUELA

Concejal
Partido Cambio Radical

HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO

Concejal
Partido Verde

YEFER YESID VEGA BOBADILLA

Concejal
Partido Cambio Radical

Original no firmado

JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA

Concejal
Partido ASI

Original no firmado

NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR

Concejal
Partido Conservador

MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO

Concejal
Partido Polo Democrático

MARIA FERNANDA ROJAS

Concejal
Partido Verde

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS

Concejal
Partido Cambio Radical

DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES

Concejal
Partido Centro Democrático

Original no firmado

RUBEN DARÍO TORRADO PACHECO

Concejal
Partido de la U

CELIO NIEVES HERRERA

Concejal
Partido Polo Democrático

ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA

Concejal
Partido Cambio Radical

JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO

Concejal
Partido Polo Democrático

ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA

Concejal
Partido Cambio Radical

PROYECTO DE ACUERDO N° 215 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE PROMUEVE Y FOMENTA EL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES ELÉCTRICOS QUE GENEREN CERO EMISIONES DE MATERIAL CONTAMINANTE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá D.C., en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1°, 19° y 25° del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

CONSIDERACIONES

Que la Constitución Política consagró dentro de su título II que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano siendo deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, así como de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, conservación, restauración o sustitución. Así mismo, se consagró que con el fin de garantizar el derecho a un ambiente sano, se estableció la obligación del Estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

Que mediante la Ley 164 de 1994, el Congreso de la República de Colombia aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, cuyo objetivo es la estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático.

Que mediante la Ley 629 de 2000 se aprobó el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático señalando que las partes “se asegurarán, individual o conjuntamente, de que sus emisiones antropógenas agregadas, expresadas en dióxido de carbono equivalente, de los gases de efecto invernadero enumerados en el anexo A no excedan de las cantidades atribuidas a ellas, calculadas en función de los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones consignados para ellas en el anexo B y de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, con miras a reducir el total de sus emisiones de esos gases a un nivel inferior en no menos de 5% al de 1990 en el período de compromiso comprendido entre el año 2008 y el 2012”.

Que mediante la Ley 844 de 2017, el Congreso de la República de Colombia aprobó el Acuerdo de París adoptado el 12 de diciembre de 2015 el cual tiene como objetivo, entre otros, reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático en el contexto de desarrollo sostenible.

Que mediante Decreto Distrital 477 de 2013 se adoptó y estructuró el Plan de Ascenso Tecnológico para el Sistema Integrado de Transporte Público estableciendo como objetivo del mismo mejorar la calidad del aire y reducir los impactos en la salud pública debidos a la contaminación atmosférica, en la ciudad de Bogotá D.C., a través de la implementación de tecnologías de cero o bajas emisiones en

ruta en el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- mediante la reconversión futura de la flota, la definición de los procedimientos operacionales y las medidas de monitoreo y seguimiento.

ACUERDA:

Capítulo I. Objeto y definiciones.

ARTÍCULO PRIMERO. El objeto del presente acuerdo es promover y fomentar el uso de vehículos automotores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante en el transporte público y privado de Bogotá D.C., así, como adoptar medidas tendientes a la reducción significativa de emisiones de material particulado contaminante, aportando al mejoramiento de calidad del aire, al cuidado del ambiente de la capital y a la salud de los bogotanos.

Entiéndase por automotores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante, aquellos vehículos propulsados por motores eléctricos, que no produzcan emisiones de gases contaminantes y material contaminante.

Capítulo II. Sobre el Plan Quinquenal de Fomento de la Movilidad Eléctrica Cero Emisiones.

ARTÍCULO SEGUNDO. La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Secretaría Distrital de Ambiente, expedirá el Plan Quinquenal de fomento de la Movilidad Eléctrica Cero Emisiones, dentro de los seis meses siguientes a la aprobación del presente acuerdo, el cual tendrá como insumo de elaboración, mesas de trabajo con universidades públicas y privadas, colectivos ambientalistas y ciudadanía en general y cuyos objetivos son los siguientes:

1. Garantizar que para el año 2.030, el 100% de los vehículos automotores oficiales nuevos o aquellos contratados para la prestación de dichos fines, que circulen en el Distrito Capital, deberán operar con motores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante.
2. Garantizar que para el año 2.025, el 100% de los vehículos automotores nuevos que operen en el sistema de Transporte Público del Distrito Capital, deberán operar con motores eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante.
3. Propender porque en año 2.030, todos los vehículos automotores de carga nuevos con capacidad superior a 3.000 kg (3 toneladas), operen con motores eléctricos cero emisiones.
4. Propender porque en el año 2.040, todos los vehículos automotores nuevos de servicio público o particular que circulen en el Distrito Capital, operen con motores eléctricos cero emisiones de material contaminante.

PARÁGRAFO 1. En la formulación del Plan Quinquenal, del que trata el presente artículo, se establecerán metas periódicas, para que de forma progresiva y adaptable a los cambios sociales, económicos y teniendo en cuenta la evolución del mercado de los vehículos que trabajan con tecnologías que generen cero emisiones, se cumplan los objetivos establecidos.

PARÁGRAFO 2. En aras de dar cumplimiento a los numerales 1 y 2 del presente artículo, el Distrito Capital, promoverá e incentivará la renovación de la flota diésel y/o a gasolina del Sistema Integrado de Transporte Público, para que en su lugar se utilicen vehículos con tecnologías eléctricas que

generen cero emisiones de material contaminante.

El Distrito Capital estudiará mecanismos que permitan establecer incentivos a propietarios y operadores del Sistema Integrado de Transporte Público que adquieran vehículos con tecnología eléctrica cero emisiones de material contaminante para la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 3. Para la expedición del Plan al cual hace referencia el presente acuerdo la administración podrá tener en cuenta las disposiciones presentes en el Decreto Distrital 477 de 2013.

ARTÍCULO TERCERO. La Administración Distrital, podrá otorgar nuevos permisos de operación a los taxis que utilicen tecnologías cero emisiones de material contaminante que circulan en el Distrito. Así mismo, evaluará la posibilidad de crear incentivos para la reposición de los vehículos que actualmente utilizan diésel o gasolina, por vehículos eléctricos que generen cero emisiones de material contaminante.

Capítulo III. Lineamientos para la creación de un Programa de Investigación y Fomento de Tecnologías Eléctricas Cero Emisiones para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital.

ARTÍCULO CUARTO. La Secretaría de Movilidad, implementará un Programa de Investigación y Fomento de Tecnologías Eléctricas Cero Emisiones para el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, dentro del cual se pongan a prueba y desarrolle el uso de este tipo de tecnologías en el transporte público de la ciudad; Para tal fin podrá asociarse con empresas públicas y privadas, de forma tal que se avance en las metas establecidas en el artículo tercero del presente acuerdo.

PARÁGRAFO. Para el desarrollo del Programa de Investigación y Fomento de Tecnologías Eléctricas Cero emisiones se podrá contar con la participación y los aportes del sector privado.

ARTÍCULO QUINTO. La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Ambiente, presentará al Concejo de Bogotá D.C. un informe anual sobre el desarrollo y avance del Programa al cual hace referencia el presente capítulo.

Capítulo IV. Sobre el fomento de los vehículos eléctricos que utilicen tecnologías eléctricas cero emisiones de material contaminante y otras disposiciones.

ARTÍCULO SEXTO. En un periodo no superior a dos años, la Administración Distrital podrá presentar a consideración del Concejo un proyecto de exenciones tributarias transitorias para quienes utilicen vehículos eléctricos que utilicen tecnologías cero emisiones de material contaminante, dentro de los cuales se tendrá en cuenta el impuesto vehicular, el cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas y la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público incluyendo estacionamiento en vía.

ARTÍCULO SÉPTIMO. En la formulación de las normas de ordenamiento territorial, la Administración Distrital deberá tener en cuenta las necesidades actuales y previstas a futuro de los equipamientos

necesarios para la carga y recarga de los vehículos eléctricos que generen cero emisiones.

PARAGRAFO. El Distrito Capital diseñará políticas y programas, los cuales podrán desarrollarse en asocio con empresas públicas o privadas como el Grupo Energía de Bogotá, tendientes a que se promueva la instalación de puntos de carga en toda la ciudad para los vehículos que generen cero emisiones en puntos estratégicos de la ciudad como zonas de parqueo en vías y bahías.

ARTÍCULO OCTAVO. El Distrito Capital implementará estrategias y definirá parámetros para la disposición final y aprovechamiento de las baterías eléctricas que utilizan los vehículos de los cuales trata el presente acuerdo.

ARTÍCULO NOVENO. Los vehículos que utilicen tecnologías cero emisiones, estarán exentos de la restricción vehicular a que hace relación el Decreto 575 de 2013 y el decreto 054 de 2017, así como las demás normas que los modifiquen o reemplacen.

ARTÍCULO DÉCIMO. Las dependencias responsables de la ejecución del presente acuerdo, de conformidad con sus competencias, destinarán de su presupuesto y de acuerdo con su nivel de participación, las partidas anuales necesarias para su cumplimiento.

Así mismo, se implementarán estrategias de gestión y promoción con el sector privado para el desarrollo de asociaciones público privadas para la vinculación del capital privado en pro de las metas establecidas en el presente acuerdo.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

Publíquese y Cúmplase

