



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2780 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCIA BAQUERO JULIO 12 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE ESTABLECEN UNAS EXENCIONES EN MATERIA DE IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR EN EL DISTRITO CAPITAL".....	5862
PROYECTO DE ACUERDO N° 321 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE ESTABLECE LA EDICIÓN ANUAL DEL FESTIVAL INTERNACIONAL DE MÚSICA SACRA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".....	5890
PROYECTO DE ACUERDO N° 322 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 239 DE 2006 Y SE DICTAN ALGUNAS DISPOSICIONES PARA EFECTIVIZAR EL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA ATENCIÓN AL USUARIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL".....	5897
PROYECTO DE ACUERDO N° 323 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE REGULA EL USO DE PRODUCTOS DESECHABLES EN LAS ENTIDADES PUBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL".....	5928
PROYECTO DE ACUERDO N° 324 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA RED DE EMISORAS ESCOLARES EN EL DISTRITO CAPITAL".....	5945
PROYECTO DE ACUERDO N° 325 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVEN ACCIONES DE COMUNICACIÓN PARA PREVENIR Y ATENDER EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS LEGALES E ILEGALES EN EL DISTRITO CAPITAL".....	5962
PROYECTO DE ACUERDO N° 326 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE DENOMINA "ESTADO DE PALESTINA" A LA CALLE 86 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11, EN BOGOTA D.C.".....	5984
PROYECTO DE ACUERDO N° 327 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA PROMOVER EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN VÍA PARA LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".....	6000
PROYECTO DE ACUERDO N° 328 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA POLÍTICA DISTRITAL DE TURISMO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".....	6014
PROYECTO DE ACUERDO N° 329 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES".....	6036

PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN UNAS EXENCIONES EN MATERIA DE IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR EN EL DISTRITO CAPITAL”

1. OBJETO

El presente Proyecto de Acuerdo, tiene dentro de sus objetivos los siguientes:

- Otorgar una exención tributaria correspondiente al 100% para el pago del gravamen de Impuesto predial Unificado, dirigido a los bienes inmuebles de propiedad de los establecimientos educativos universitarios de carácter estatal u oficiales con sede en esta ciudad, siempre y cuando estén destinados al uso exclusivo y con carácter permanente a prestar el servicio de educación superior en dicho territorio.
- La exención propuesta es una medida tendiente a estimular y a fortalecer la educación superior en el Distrito Capital, a través del aumento en la capacidad de oferta educativa en sus programas, que garantice una mayor accesibilidad y permanencia en los programas de Educación Superior, por parte de estudiantes egresados de las Instituciones educativas del Distrito y a la vez.
- Promover el fortalecimiento de las instituciones de educación superior, específicamente de las de carácter público que tienen sede en el Distrito Capital, a través de la exención del Impuesto Predial Unificado.

La exención que se propone mediante esta iniciativa, es solo para el pago del impuesto predial unificado y no recae sobre ningún otro impuesto y no exceptúa al propietario de estos inmuebles del deber de presentar la respectiva declaración de auto avalúo, donde se tendrá que auto avaluar cada predio por su valor correspondiente, aplicándole una tarifa igual a cero, sin lugar a liquidarse impuesto a cargo.

El término de la exención será por diez (10) años y los beneficiados con esta medida harán uso de la exención con la sola presentación de la declaración de auto avalúo, no liquidándose impuesto a cargo, siempre y cuando estén a paz y salvo con la Tesorería Distrital por todo concepto antes de la vigencia del presente Acuerdo.

2. EL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. NATURALEZA Y CARACTERISTICAS.

El Impuesto Predial Unificado es un gravamen real que recae sobre los bienes raíces ubicados en el Distrito Capital de Bogotá el cual podrá hacerse efectivo sobre el respectivo predio independientemente de quien sea su propietario¹. Es decir, se genera por la

¹ Ley 1607 de 2012 “Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones”. Artículo 9°. Pago del impuesto predial unificado con el predio.

existencia del predio. La base gravable del impuesto predial para cada año, es el valor que mediante auto avalúo establece el contribuyente, la cual debe corresponder como mínimo al avalúo catastral vigente al momento de causación del impuesto. Para la vigencia a liquidar, la entidad responsable de determinar el avalúo catastral es la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD).

El Impuesto Predial Unificado es también un gravamen de carácter municipal, incluyéndose al Distrito Capital, cuya administración, recaudo y control corresponden a cada municipio en forma independiente.

El hecho que grava este impuesto o el hecho imponible es el derecho de propiedad o posesión que se ostenta sobre un bien raíz, a primero de enero de cada año, y se caracteriza por ser un gravamen real, motivo por el cual en caso de no pago del tributo, el predio responde directamente por la deuda, claro está, sin perjuicio de que la Administración Tributaria pueda perseguir otros bienes del contribuyente.

Así las cosas, los sujetos pasivos del Impuesto Predial Unificado son todos los propietarios y poseedores de predios ubicados dentro de un determinado municipio, sin que interese la naturaleza del sujeto, es decir, sin importar que el propietario o poseedor sea una persona natural, o persona jurídica, no siendo relevante tampoco en éste último caso que se trate de una persona jurídica de derecho público o de derecho privado.

A partir de una interpretación histórica de las normas que regulan el impuesto predial unificado, la Sala precisó que el tributo *«no se creó para gravar la propiedad privada únicamente, sino que su finalidad ha sido, siempre, gravar la propiedad raíz, los bienes inmuebles, independientemente de la persona que ostente la calidad de propietario, poseedor, usufructuario o tenedor»*²

Del mismo modo, el Impuesto Predial Unificado grava la propiedad inmueble y no es un tributo personal, lo que significa que por tratarse de un impuesto íntimamente relacionado a la propiedad raíz, los sujetos pasivos deben atender su pago en relación con todos y cada uno de los inmuebles que posean, sin importar su número, clase, extensión o destinación (salvos las excepciones expresamente consagradas en la ley)³.

Ahora bien, en el Distrito Capital de Bogotá, el impuesto predial unificado está regulado por el Decreto 352 de 2002, *«Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital»*.

El impuesto predial es un gravamen de orden municipal según lo establece la misma Carta Política en su artículo 317 al preceptuar que “Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble...”. Ello significa que por mandato constitucional los municipios, incluidos los

² Consejo de Estado -Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Cuarta- consejero Ponente: Hugo Fernando Bastidas Bárcenas -Bogotá D.C., veintidós (22) de septiembre de dos mil dieciséis (2016)- radicación número: 25000-23-27-000-2011-00323-01(19866)

³ <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-532389>



distritos, están facultados para gravar la propiedad inmueble, a través de sus concejos municipales o distritales.

El período fiscal del impuesto predial unificado es el comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de cada año. La causación del impuesto se produce el 1º de enero del respectivo año gravable, tomando en cuenta la realidad física y económica del inmueble a dicha fecha. La administración, recaudo y control de este tributo corresponde a los respectivos municipios. Causado el impuesto en los términos del Decreto 352 de 2002, debe ser declarado y pagado en los plazos establecidos de manera previa por el Distrito capital.

Básicamente, las características del gravamen son esas y las obligaciones que surgen al contribuyente son las de pagar el tributo que surge de tener el bien raíz objeto del gravamen, salvo aquellas exenciones establecidas para su no pago, tal como vamos a ver a continuación.

3. LAS EXENCIONES EN MATERIA PREDIAL.

La exención libera al sujeto pasivo del impuesto predial del deber sustancial de pagar el impuesto más no del deber formal de presentar la respectiva declaración. Es una situación de privilegio que goza la persona (CONTRIBUYENTE) para no ser comprendida en una carga u obligación tributaria.

La concesión de exenciones en materia de tributos territoriales es un asunto que forma parte de la autonomía local reconocida en la Constitución Política, la cual señala que las entidades territoriales tienen derecho a *“administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones”*.

“Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. *Gobernarse por autoridades propias.*
2. *Ejercer las competencias que les correspondan.*
3. **Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.**
4. *Participar en las rentas nacionales”.*

Al respecto, se ha señalado:

“En términos generales, es factible afirmar que los entes municipales son autónomos para hacer efectivos los tributos o dejarlos de aplicar, “para asumir gastos o comprometer sus ingresos” juzgando “su oportunidad y su conveniencia” y, en suma, “para realizar actos de destinación y de disposición, manejo e inversión”, merced a la puesta en práctica de “mecanismos presupuestales y de planeación.

De acuerdo con lo indicado, la autonomía constituye un límite a la legislación, pues el Congreso no puede intervenir en la administración del tributo que, al tenor de lo dispuesto en el artículo 362 superior, una vez decretado, se convierte en renta de propiedad exclusiva del municipio, goza de las mismas garantías que la propiedad privada y rentas de los

particulares y no puede ser trasladado a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior4...”.

“Artículo 362

Artículo 362. Los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales, son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares. Los impuestos departamentales y municipales gozan de protección constitucional y en consecuencia la ley no podrá trasladarlos a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior”.

La ley tampoco podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales o recargos, en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales, pues así lo determina el artículo 294 de la Carta que también impide la imposición de recargos, con la salvedad de lo previsto en el artículo 317...”

“Artículo 294. La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.”

En consecuencia, corresponde a cada Concejo distrital o municipal determinar cuáles son las entidades en cuyo favor se concede exención sobre el impuesto predial. De acuerdo con el Régimen Fiscal fijado para el Distrito Capital en el Decreto 1421 de 1.993, en el Título XI, Artículo 160, se estableció lo siguiente:

ARTICULO 160. Exenciones y conciliación de deudas con la Nación. Las exenciones y tratamientos preferenciales contemplados en las leyes a favor de la Nación y de sus establecimientos públicos, respecto de los tributos distritales, quedan vigentes hasta el 31 de diciembre de 1994. Continuarán vigentes, incluso a partir de dicha fecha, las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a las siguientes entidades nacionales: universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a los organismos y entidades nacionales y el Instituto de Cancerología. Igualmente continuarán vigentes las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a los aeropuertos, las instalaciones militares y de policía, los inmuebles utilizados por la Rama Judicial y los predios del Inurbe destinados a la construcción de vivienda de interés social.

Sin embargo, la exención del Decreto 1421 de 1993 tuvo una vigencia limitada de 10 años, ya que el Artículo 38 de la Ley 14 de 1.983 establece que los municipios solo pueden conceder exenciones de sus impuestos hasta por 10 años y así lo ha interpretado y aceptado la propia Secretaría de Hacienda del Distrito.

De acuerdo con el Decreto Distrital 352 de 2002, Artículo 19, solamente están excluidos del pago del impuesto predial Unificado los bienes de uso público de que trata el Artículo 674 del Código Civil y los predios que se encuentren definidos legalmente como parques naturales o como parques públicos de propiedad de entidades estatales. Aquellos bienes de las entidades públicas no tienen exención de pago, menos si tienen naturaleza de bienes fiscales. El artículo 54 de la ley 1430 de 2010, modificado por la ley 1607 de 2012, que dictó disposiciones relativas a los sujetos pasivos de los impuestos territoriales, ratificó también la exclusión de los bienes de uso público y de las obras de infraestructura.

⁴ CONSEJO DE ESTADO SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL - Consejero ponente WILLIAM ZAMBRANO CETINA - Bogotá D.C., 28 de noviembre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00206-00 Número interno: 2145

Las instituciones de educación superior de carácter público, en la actualidad no son objeto de exenciones y solo tienen el beneficio de no pago del impuesto predial Unificado, o exento del mismo, cuando la condición del inmueble tiene la característica de ser monumento nacional, de conformidad con el Decreto 352 de 2002. En este caso no se trataría ya de una exclusión subjetiva a favor de los entes universitarios, sino de un beneficio derivado de las características históricas y arquitectónicas de determinados inmuebles.

3.1. COMPETENCIA EN MATERIA DE EXENCIONES

De conformidad con el Artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, Corresponde a este Concejo dentro de sus atribuciones, la de ordenar exenciones tributarias, como las que se ordenan en este Acuerdo. En efecto el Artículo 12, numeral 3º así lo establece, veamos:

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

(...)

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

Si bien en principio el Concejo tiene la atribución de ordenar exenciones tributarias, esa atribución no la ejerce de modo absoluto y per se, puesto que de conformidad con el Artículo 13 del mismo Decreto 1421 de 1993, requiere además de la Iniciativa del Alcalde Mayor. Veamos:

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

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

Lo anterior indica que el Concejo tiene la atribución de ordenar exenciones y por consiguiente es el competente para decidir sobre ellas. Sin embargo su competencia es relativa y limitada, en la medida en que queda supeditada a la iniciativa del Alcalde Mayor en la materia. Si bien esta es una limitante de orden legal, es bien sabido, ella bien puede ser subsanable en desarrollo del trámite de discusión y aprobación del Proyecto de Acuerdo que se somete a consideración por medio del presente, ya que en él, la administración puede pronunciarse sobre si avala o no dicha iniciativa.

3.2. PREDIOS EXCLUIDOS DEL PAGO DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO

Los predios excluidos del impuesto predial son aquellos que no tienen obligación de declarar ni pagar el impuesto, por ejemplo:



- Salones comunales propiedad de las juntas de acción comunal. Casas y apartamentos de uso residencial, ubicados en los estratos 1 y 2, cuyo valor comercial en cada año sea igual o inferior a la suma de tres millones de pesos (\$3.000.000). (Valor año base 1993).
- Tumbas y bóvedas funerarias, siempre que no sean de propiedad de los parques cementerios.
- Aquellos que pertenezcan a la Iglesia Católica tales como templos, capillas, casas curales, casas episcopales, monasterios, conventos, seminarios e inmuebles similares.
- Propiedades de iglesias y comunidades religiosas diferentes a la católica, reconocidas por el Estado colombiano y destinadas al culto, así como las casas pastorales y seminarios.
- Bienes de uso público mencionados en el artículo 674 del Código Civil.
- Parques naturales o públicos que pertenezcan a entidades estatales.
- Predios e inmuebles que pertenezcan a entidades como la Defensa Civil Colombiana, la Cruz Roja y los sujetos signatarios de la Convención de Viena, que estén destinados a las funciones propias de la respectiva entidad.
- Instalaciones militares y de la Policía, el Hospital Central y los inmuebles utilizados por la Rama Judicial.

3.3. PREDIOS EXENTOS DEL PAGO DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO

Los predios exentos del impuesto predial son aquellos que tienen la obligación de presentar la declaración del impuesto, pero solo pagan un porcentaje o no deben pagar ningún valor:

- Inmuebles y predios afectados por actos terroristas o catástrofes naturales ocurridos en el Distrito Capital.
- Predios de propiedad de personas víctimas de secuestro o desaparición forzada, o de su cónyuge o padres.
- Edificios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital.

3.4. EXENCIONES QUE NO SE APLICARÁN A PARTIR DE 2014

De acuerdo con los decretos Ley 1421 de 1993 y el 352 de 2002, los siguientes predios ya no son objeto de exención al pago de impuesto predial:

- Edificios sometidos a tratamientos especiales de conservación historia, artística o arquitectónica.
- Inmuebles propiedad de sindicatos y que estén dedicados a esa actividad.
- Inmuebles propiedad del Distrito Capital destinados a cumplir las funciones propias de la creación de cada dependencia, así como los dedicados a la conservación de canales, conducción de aguas, canales, embalses, tanques, plantas de purificación, plantas de energía, vías de uso público y sobrantes de construcciones.
- Inmuebles de entidades de beneficencia y asistencia pública, de interés social, destinados a hospitalización, salacunas, guarderías, asilos.

- Inmuebles de las fundaciones de derecho público o de derecho privado, cuyo objeto exclusivo sea la atención a la salud y la educación especial de niños y jóvenes con deficiencias físicas, mentales y psicológicas.
- Edificaciones construidas para estacionamientos públicos, construidos entre el 21 de diciembre de 1998 y el 31 de diciembre de 2001, que estaban exentas del pago del impuesto predial por 10 años.

3.5. EXENCIONES POR CATASTROFE NATURAL O ACTOS TERRORISTAS

Los beneficiarios de la exención son aquellos propietarios, poseedores o usufructuarios de los predios construidos que por causa de un acto terrorista o catástrofe natural, hayan sufrido daños de consideración en su estructura, techos, pisos, paredes, puertas, ventanas o instalaciones eléctricas, sanitarias o hidráulicas. La exención tendrá una vigencia máxima de cinco (5) años contados a partir de la certificación que se expida sobre la ocurrencia del hecho.

El Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climatológico IDIGER es la entidad que certifica la calidad de víctima de las personas afectadas por catástrofes naturales o por actos terroristas sucedidos dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, así como certifica los hechos que den lugar al reconocimiento de las exenciones.

El valor de la exención no podrá superar el monto registrado en el avalúo de daños ni el avalúo catastral del predio durante el año en que ocurrieron los hechos. También se aplica para predios no urbanizados o no edificados, predios suburbanos y rurales, que hayan sido afectados por catástrofe natural.

Al momento de realizar la declaración de impuesto predial, aplica la exención sin sobrepasar el valor del impuesto a cargo.

3.6. EXENCIONES OTORGADAS AL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO – Relación Histórica-

En materia tributaria, por su parte, las siguientes disposiciones han regulado el tema estableciendo un tratamiento de exención o de exclusión, así como diferenciando en su redacción el momento o situación que da lugar al tratamiento especial.

Se procede a hacer un análisis o relación histórica de exenciones al impuesto predial Unificado que han sido otorgadas por el Distrito, con el fin de establecer su ocurrencia y viabilidad. Veamos:

IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO - Exenciones Otorgadas

Año	Documento	Restrictor
1967	Acuerdo 63 de 1967 Concejo de Bogotá D.C.	Las universidades y establecimientos docentes de segunda enseñanza que concedan becas al Distrito Especial gozarán de una reducción en el impuesto predial y complementarios en cuantía del

		50% sobre el valor del gravamen correspondiente a los inmuebles de su propiedad, destinados a la labor docente.
1974	<u>Acuerdo 8 de 1974 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Acuerdo 8 de 1974 Se reestructura el régimen de exenciones al impuesto predial y complementarios
1975	<u>Acuerdo 7 de 1975 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Acuerdo 7 de 1975 Modifica el Acuerdo 8 de 1974
1983	<u>Ley 14 de 1983 Nivel Nacional</u>	Dicta normas para el fortalecimiento de los fiscos de las entidades territoriales. Señala que durante el año 1983, se realizará el avalúo catastral de todos los inmuebles y fija su porcentaje de incremento. Establece que a partir del 1 de enero de 1983, las tarifas del impuesto predial, incluidas todas las sobretasas municipales, serán fijadas por los Concejos Municipales y el Distrito Especial de Bogotá, teniendo en cuenta la destinación económica de cada predio y que los Concejos Municipales y el Distrito Especial de Bogotá, podrán otorgar las exenciones establecidas en la presente ley.
1992	<u>Acuerdo 9 de 1992 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Señala descuentos y exenciones para contribuyentes del impuesto predial por estar a paz y salvo en el pago y por el avalúo del bien, fija un monto de ingresos para hacerse acceder a una exención en el pago del impuesto de industria y comercio.
1992	<u>Acuerdo 10 de 1992 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Concédese exención del cien por ciento (100%) sobre el pago de Impuesto Predial Unificado para los inmuebles ubicados en la Zona Centro de Santa Fe de Bogotá. D.C., en los cuales sus propietarios adelanten planes de renovación urbana conforme a los parámetros y especificaciones que para el efecto establezca el Departamento Administrativo de Planeación Distrital
1992	<u>Resolución 710 de 1992 Departamento Administrativo de Planeación Distrital</u>	Señala los planes de Renovación Urbana dentro de los que se aplicarán las exenciones al pago del impuesto predial consagradas en el Acuerdo 10 de 1992, determina el alcance y delimitación de la zona centro para efectos de estas disposiciones, así como el alcance de las modificaciones sustanciales de inmuebles; forma de presentar la solicitud para hacerse acreedor de la exención.
1993	<u>Acuerdo 9 de 1993 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Acuerdo 9 de 1993 Modifica el Acuerdo 11 de 1988 Exenciones a las entidades de beneficencia y asistencia pública y las de utilidad pública de interés social destinados a servicios de hospitalización, salacuna, guarderías y asilos Funciones de la Secretaría Distrital de Salud Fundaciones públicas o privadas dedicadas a educación especial
1993	<u>Decreto 116 de 1993 Alcalde Mayor</u>	Establece una exención del impuesto predial unificado para las personas naturales o jurídicas que se hayan visto damnificadas por actos terroristas después de noviembre de 1992, por haber sufrido daños producto de los mismos, la estructura de la edificación por la que se tributa. Establece requisitos para hacerse acreedor de la exención anotada. Art. 1 a 8. Fija el monto de la exención. Art. 9. Forma de solicitar la exención y respuesta a la misma. Art. 10 a 13. Sanción por fraude. Art. 14. Vigencia Art. 15.
1994	<u>Concepto 1160 de 1994 Secretaría Distrital de</u>	La exención al gravamen por concepto de impuesto predial a los predios de propiedad de las misiones diplomáticas fue consagrado tan solo para el pago y no se hace extensible a la presentación de la

<u>Hacienda-Dirección de Impuestos Distritales</u>	declaración del impuesto. Por tal razón, para el año gravable 1994 y siguientes las legaciones diplomáticas deberán presentar la declaración del impuesto predial unificado por los predios de su propiedad. En la declaración se tendrá que autoavaluar cada predio por su valor comercial aplicándole una tarifa igual a cero sin lugar a liquidarse impuesto a cargo.
1994 <u>Decreto 678 de 1994 Alcalde Mayor</u>	Reglamenta exenciones al impuesto predial para inmuebles de conservación arquitectónica. art. 57.
1996 <u>Acuerdo 25 de 1996 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Crea el sistema de compensaciones para la conservación arquitectónica y urbanística de Bogotá, señala los requisitos para acceder a la compensación, criterios de valoración para seleccionar los inmuebles de conservación arquitectónica, títulos de compensación, licencias de construcción, exención al impuesto predial, sanciones, licencia para demolición de obra que amenace ruina y junta de protección de patrimonio urbano.
1998 <u>Concepto 915 de 1998 Departamento Administrativo de Planeación Distrital</u>	Estarán exentas del pago del impuesto de predial unificado los monumentos Nacionales, los predios declarados de conservación arquitectónica y los edificios sometidos a los tratamientos especiales de conservación histórica, artística o arquitectónica. El término de duración de las exenciones, en general es indefinida; mientras se mantengan bajo el imperio de las normas específicas de los tratamientos favorecidos y cumplan las obligaciones generales de conservación y mantenimiento establecidas. La duración de las exenciones para los casos contemplados en el Acuerdo 10 de 1992, puede ser de cinco (5) o diez (10) años.
1999 <u>Concepto 754 de 1999 Secretaría Distrital de Hacienda</u>	En materia de impuestos las exenciones por regla general se predicen sólo del pago del impuesto por lo cual el contribuyente propietario o poseedor de un predio que por mandato legal se encuentre exento tiene la obligación de presentar anualmente la declaración de Impuesto Predial Unificado en los formularios y plazos señalados. No obstante, por expreso mandato contenido en el artículo 3º. del Acuerdo 26 de 1998, a partir del 1º de enero de 1999 los propietarios o poseedores de bienes de uso público quedan excluidos de este impuesto y en este sentido exclusión debe entenderse, a la vez como exoneración no sólo del pago del impuesto sino también de la obligación de presentar la declaración tributaria.
2002 <u>Decreto 352 de 2002 Alcalde Mayor</u>	Se establecen las exclusiones, base gravable; vigencia de avalúos catastrales, reajuste anual, base gravable mínima, art. 19 a 23. Límite del impuesto a pagar, exenciones, art. 27 y 28.
2002 <u>Radicación 1469 de 2002 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil</u>	Los aeropuertos y demás bienes que forman parte de la infraestructura aeronáutica de propiedad de la Nación, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en tanto por su destinación son bienes de uso público se encuentran excluidos de la contribución de valorización y del pago de impuesto predial unificado. En consecuencia, la Nación - UAEAC - no es sujeto pasivo de los citados tributo y contribución respecto de los bienes de uso público de su propiedad, a menos que dichas bienes se encuentren en manos de particulares y que el respectivo concejo municipal o distrital los haya gravado en forma expresa.

- 2003 Acuerdo 105 de 2003 Concejo de Bogotá D.C. Otorga una exención del impuesto predial unificado, hasta el 31 de diciembre de 2009, a los predios que de acuerdo con las definiciones establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá hayan sido declarados Inmuebles de Interés Cultural en las categorías de conservación monumental, integral o tipológica. Art. 4.
- 2004 Acuerdo 124 de 2004 Concejo de Bogotá D.C. Otorga una exención tributaria a las personas víctimas de secuestro y desaparición forzada, en relación con el impuesto predial unificado y la contribución de valorización, sobre los predios de uso residencial en donde habite la persona víctima de uno de estos hechos que sea de su propiedad, o de su cónyuge o compañero/a permanente o de sus padres, por el tiempo que dure el secuestro o la desaparición. Art. 1. Determina la forma como se aplicará la exención y las causales para su terminación.
- 2005 Decreto 51 de 2005 Alcalde Mayor Reglamenta la aplicación de los beneficios establecidos en el Acuerdo 124 de 2004 y el procedimiento para el cumplimiento de las obligaciones tributarias a cargo de víctimas de secuestro y de desaparición forzada. Señala la exención en el pago del impuesto predial unificado, del predio de uso residencial urbano o rural en donde habite la persona secuestrada o desaparecida forzosamente. Determina el plazo de la exención, la obligación y el término para informar a la entidad competente de la desaparición, señala los requisitos para Presentación de declaraciones para solicitar las exenciones, cumplimiento de la obligación de declarar a cargo de los secuestrados o desaparecidos forzosos en obligaciones tributarias no exentas.
- 2005 Fallo 13427 de 2005 Consejo de Estado Según el artículo 11 del Acuerdo Distrital 25 de 1996, los predios de conservación arquitectónica, están exentos del pago del impuesto predial. Si para imponer una sanción la Administración se fundamentó en un "autoavalúo" inexistente, fluye como necesaria conclusión que no existía base para imponer la sanción.
- 2005 Radicación 1640 de 2005 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil Los corredores férreos, sus anexidades, zonas de seguridad, de señalización, patios de maniobra que forman parte de la infraestructura férrea de propiedad de la Nación, son bienes de uso público y, como tales, se encuentran excluidos de la contribución de valorización y del pago de impuesto predial unificado.
- 2007 Fallo 14226 de 2007 Consejo de Estado La Ley 44 de 1990 que creó el impuesto predial unificado, mantuvo el régimen excepcional de las entidades públicas en relación con el impuesto predial, pues no derogó la normatividad preexistente. En suma, se reitera, las entidades públicas sólo son sujetos pasivos del impuesto predial si son establecimientos públicos, empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta del orden nacional. Contrario sensu, las restantes entidades públicas, incluida la Nación no son sujetos pasivos del referido tributo. Cabe anotar que el artículo 160 del Decreto 1421 de 1993, conocido como el Estatuto de Bogotá D.C, aplicable sólo al Distrito Capital, mantuvo las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a los aeropuertos, y, dentro de éstos, el régimen excepcional para las entidades públicas en relación con el impuesto predial. Sin embargo, el artículo 134 de la Ley 633 de 2000 excluyó del beneficio tributario del artículo 160 del Decreto 1421 de 1993, a los aeropuertos privatizados y/o que operan por concesión, por lo cual se entienden en igual situación que los privados.

2009 <u>Acuerdo 426 de 2009 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Establece la base gravable mínima del impuesto predial unificado. Estipula que los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital tendrán derecho a un porcentaje de exención en el impuesto predial unificado, siempre que cumplan los requisitos establecidos en el Acuerdo. Dicha exención o incluye los predios urbanizables no urbanizados, ni los urbanizados no edificados, dentro de las categorías ni usos del predio.
2011 <u>Decreto 673 de 2011 Alcalde Mayor</u>	Reglamenta las exenciones de que trata el artículo decimotercero del Acuerdo Distrital 26 de 1998. Estarán exentos del pago del Impuesto Predial Unificado por valor igual al daño o perjuicio certificado los propietarios, poseedores o usufructuarios de los predios construidos que como consecuencia de actos terroristas o catástrofes naturales hayan sufrido daños o perjuicios de consideración en su estructura, techos, pisos, paredes, puertas, ventanas o instalaciones eléctricas, sanitarias, o hidráulicas. El monto de la exención del impuesto no podrá sobrepasar el valor que por daños contenga el informe valuatorio Igualmente estarán exentos del pago del Impuesto Predial Unificado, los predios urbanizables no urbanizados y urbanizados no edificados y predios suburbanos y rurales no edificados, que hayan sido afectados por catástrofe natural de cualquier índole, debidamente certificados.
2012 <u>Decreto 186 de 2012 Alcalde Mayor</u>	Establece las condiciones para la aplicación de las exenciones de impuesto predial unificado para los damnificados de la emergencia invernal de los sectores de Bosa y Kennedy cuyos estratos sean únicamente 1 y 2, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 del Acuerdo 26 de 1998. Teniendo en cuenta lo anterior los inmuebles corresponden a los identificados por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital y los que no son de uso residencial exclusivo deben adelantar el procedimiento contenido en el Decreto Distrital 673 de 2011.
2013 <u>Acuerdo 543 de 2013 Concejo de Bogotá D.C.</u>	Modifica el artículo 6 del Acuerdo Distrital 426 de 2009 para establecer que la exención prevista para los predios declarados como monumentos nacionales o inmuebles de interés cultural del ámbito nacional o distrital estará vigente a partir del 1 de enero de 2010 y hasta el 31 de diciembre de 2019.

4. MARCO JURIDICO EN QUE SE FUNDAMENTA ESTA INICIATIVA

Distintas normas constitucionales, legales, Acuerdos y fallos jurisprudenciales sirven de fundamento jurídico a esta iniciativa, así:

CONSTITUCIÓN POLITICA

ARTICULO 27. *El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.*



ARTICULO 67. *La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.*

(...)

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

ARTICULO 287. *Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:*

- 1. Gobernarse por autoridades propias.*
- 2. Ejercer las competencias que les correspondan.*
- 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
- 4. Participar en las rentas nacionales.*

ARTICULO 294. *La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.*

ARTICULO 317. *Solo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. (...).*

ARTICULO 322. *Modificado por el Acto Legislativo No. 01 de 2000. **El nuevo texto es el siguiente:** Bogotá, Capital de la República y el Departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.*

Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.

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

ARTICULO 363. *El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad.*

ARTICULO 366. *El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.*

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

LEYES

LEY 44 DE 1990.- “Por la cual se dictan normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias.

Artículo 1º.- *Impuesto Predial Unificado. A partir del año de 1990, fusionanse en un solo impuesto denominado "Impuesto Predial Unificado", los siguientes gravámenes:*

- a. *El Impuesto Predial regulado en el Código de Régimen Municipal adoptado por el Decreto 1333 de 1986 y demás normas complementarias, especialmente las Leyes 14 de 1983, 55 de 1985 y 75 de 1986;*
- b. *El impuesto de parques y arborización, regulado en el Código de régimen Municipal adoptado por el Decreto 1333 de 1986;*
- c. *El impuesto de estratificación socioeconómica creado por la Ley 9 de 1989;*
- d. *La sobretasa de levantamiento catastral a que se refieren las Leyes 128 de 1941, 50 de 1984 y 9 de 1989.*

Artículo 2º.- *Administración y recaudo del impuesto. El Impuesto Predial Unificado es un impuesto del orden municipal.*

La administración, recaudo y control de este tributo corresponde a los respectivos municipios.

Los municipios no podrán establecer tributos cuya base gravable sea el avalúo catastral y cuyo cobro se efectúe sobre el universo de predios del municipio, salvo el Impuesto Predial Unificado a que se refiere esta Ley.

Artículo 3º.- *Base gravable. Las base gravable del Impuesto Predial Unificado será el avalúo catastral, o el auto avalúo cuando se establezca la declaración anual del impuesto predial unificado.*

LEY 1430 DE 2010. Artículo 54. Modificado por la ley 1607 de 2012, señaló:

“ARTÍCULO 54. *Sujetos pasivos de los impuestos territoriales. Son sujetos pasivos de los impuestos departamentales y municipales, las personas naturales, jurídicas, sociedades de hecho y aquellas en quienes se realicen el hecho gravado a través de consorcios, uniones temporales, patrimonios autónomos en quienes se figure el hecho generador del impuesto.*

En materia de impuesto predial y valorización los bienes de uso público y obra de infraestructura continuarán excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles. Son sujetos pasivos del impuesto predial, los tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial que se haga mediante establecimiento mercantil dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondientes a puertos aéreos y marítimos.

¹⁵(Se resalta)

Así, la misma ley 1430 de 2010 define el impuesto predial como un gravamen real -tal como ya lo había señalado la jurisprudencia, que se hace efectivo con el respectivo predio independientemente de la persona que figure como propietario:

“Artículo 60. *Carácter real del impuesto predial unificado. El impuesto predial unificado es un gravamen real que recae sobre los bienes raíces, podrá hacerse efectivo con el respectivo predio independientemente de quien sea su propietario, de tal suerte que el respectivo municipio podrá perseguir el inmueble sea quien fuere el que lo posea, y a cualquier título que lo haya adquirido.*

LEY 1450 de 2011.- "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014"

ARTICULO 23°. INCREMENTO DE LA TARIFA MINIMA DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. El artículo 4° de la Ley 44 de 1990 quedará así:

"Artículo 4. La tarifa del impuesto predial unificado, a que se refiere la presente ley, será fijada por los respectivos Concejos municipales y distritales y oscilará entre el 5 por mil y el 16 por mil del respectivo avalúo.

Las tarifas deberán establecerse en cada municipio o distrito de manera diferencial y progresivo, teniendo en cuenta factores tales como:

1. Los estratos Socioeconómicos
2. Los usos del suelo en el sector urbano;
3. La antigüedad de la formación o actualización del Catastro
4. El rango de área
5. Avalúo Catastral

(...)

Parágrafo 2°. Todo bien de uso público será excluido del impuesto predial, salvo aquellos que se encuentren expresamente gravados por la ley".

-DECRETO 807 DE 1993.- Adicionado por el Decreto Distrital 362 de 2002 "Por el cual se armonizan el procedimiento y la administración de los tributos distritales con el Estatuto Tributario Nacional y de dictan otras disposiciones".

Artículo 25°.- Modificado Decreto 422 de 1996 y Artículo 15 Decreto 401 de 1999 Modificado por el Art. 11° Decreto Distrital 362 de 2002, Derogado por el art. 27, Acuerdo Distrital 469 de 2011. decía así: Obligados a presentar Declaración de Impuesto Predial Unificado. A partir del 1 de enero de 1994, los propietarios o poseedores de predios ubicados en la jurisdicción de Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, estarán obligados a presentar anualmente y durante el respectivo período, una declaración del impuesto predial unificado por cada predio.

En el caso de predios que pertenezcan a varias personas, la presentación de la declaración por una, libera de dicha obligación a las demás, independientemente de la responsabilidad de cada una de ellas por el impuesto, intereses y sanciones, en proporción a la cuota parte o derecho que tengan en la propiedad.

Parágrafo 2°.- No estarán obligados a declarar y pagar el impuesto predial unificado, los propietarios o poseedores de predios urbanos construidos, de los estratos uno (1) y dos (2), cuyo valor comercial en cada año sea igual o inferior a la suma de tres millones de pesos (\$3.000.000). (Valor año base 1993).

DECRETO 352 DE 2002.- "Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital".

Artículo 8. Exenciones y tratamientos preferenciales.

La Ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad del Distrito Capital de Bogotá. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos, salvo lo dispuesto en el artículo 317 de la Constitución Política.

En materia de exenciones se tendrá en cuenta lo siguiente:

En virtud del inciso 2 del artículo 160 del Decreto Ley 1421 de 1993 modificado por el artículo 134 de la Ley 633 de 2000, continuarán vigentes, incluso a partir del 31 de diciembre de 1994, las

exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a las siguientes entidades nacionales: Universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a los organismos y entidades nacionales y el Instituto de Cancerología. Igualmente continuarán vigentes las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a las instalaciones militares y de policía, los inmuebles utilizados por la rama judicial y los predios del Inurbe destinados a la construcción de vivienda de interés social.

Igualmente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del Acuerdo 26 de 1998, las personas naturales y jurídicas, así como sociedades de hecho damnificadas a consecuencia de actos terroristas o catástrofes naturales ocurridos en el Distrito Capital estarán exentas de los impuestos distritales, respecto de los bienes o actividades que resulten afectados en las mismas, en las condiciones que para tal efecto se establezcan en el decreto reglamentario.

ACUERDOS Y DECRETOS DISTRITALES

ACUERDO 11 DE 1998, Artículo 12°.- En consideración a su especial destinación, los bienes de uso público de que trata el Artículo 674 del Código Civil, están exentos del Impuesto Predial y Sobretasa Catastral, a partir de la fecha de su afectación con tal calidad.

ACUERDO 26 DE 1998, Artículo 3° literal d):- Exclusiones al Impuesto Predial Unificado. No se declarará ni pagará impuesto predial unificado por los siguientes inmuebles:

d) En consideración a su especial destinación, los bienes de uso público de que trata el artículo 674 del Código Civil.

ACUERDO 77 DE 2002.- “Por el cual se modifica el Sistema de Beneficios Tributarios del Impuesto Predial Unificado y del Impuesto sobre Vehículos Automotores”.

DECRETO 807 DE 1.993.- “Por el cual se armonizan el procedimiento y la administración de los tributos Distritales con el Estatuto Tributario Nacional y se dictan otras disposiciones”

DECRETO 423 DE 1996, Artículo 21. Exenciones. Están exentos del Impuesto Predial Unificado:(...)

k) En consideración a su especial destinación, los bienes de uso público de que trata el artículo 674 del Código Civil a partir de la fecha de su afectación con tal calidad.(...)

DECRETO 352 DE 2002, Artículo 19 literal f). Exclusiones. No declararán ni pagarán impuesto predial unificado, los siguientes inmuebles:

b) En consideración a su especial destinación, los bienes de uso público de que trata el artículo 674 del Código Civil.

ACUERDO 105 DE 2003.- Por el cual se adecuan las categorías tarifarias del impuesto predial Unificado al Plan de ordenamiento Territorial y se establecen y racionalizan algunos incentivos.

ACUERDO 295 DE 2007.- Por el cual se establece un beneficio en el impuesto predial para el estrato 3°.

ACUERDO 352 DE 2008.- “Por medio del cual se adoptan medidas de optimización tributaria en los impuestos de vehículos automotores, delineación urbana, predial Unificado y Plusvalía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

ACUERDO 426 DE 2009.- Por medio del cual se modifica parcialmente el Acuerdo 201 de 2005 y se adoptan medidas en materia del impuesto predial Unificado”.

ACUERDO 469 DE 2011.- “Por el cual se establecen medidas especiales de pago de tributos en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

ARTÍCULO 8° Sujeto pasivo. Es sujeto pasivo del impuesto predial unificado, el propietario o poseedor de predios ubicados en la jurisdicción de Bogotá Distrito Capital. Responderán solidariamente por el pago del impuesto, el propietario y el poseedor del predio.

De acuerdo con el artículo 54 de la Ley 1430 de 2010, son sujetos pasivos del impuesto predial los tenedores a título de concesión, de inmuebles públicos.

Cuando se trate de predios sometidos al régimen de comunidad serán sujetos pasivos del gravamen los respectivos propietarios, cada cual en proporción a su cuota, acción o derecho del bien indiviso.

Cuando se trate de predios vinculados y/o constitutivos de un patrimonio autónomo serán sujetos pasivos del gravamen los respectivos fideicomitentes y/o beneficiarios del respectivo patrimonio.

Si el dominio del predio estuviere desmembrado por el usufructo, la carga tributaria será satisfecha por el usufructuario.

ARTÍCULO 9° Pago del impuesto predial unificado con el predio. El impuesto predial unificado, por ser un gravamen real que recae sobre los bienes raíces, podrá hacerse efectivo sobre el respectivo predio independientemente de quien sea su propietario, de tal suerte que la Dirección Distrital de Impuestos de Bogotá "DIB" podrá perseguir el inmueble sea quien fuere el propietario, sin importar el título con el que lo haya adquirido, previo el debido proceso.

ACUERDO 648 DE 2016.- “Por el cual se Simplifica el Sistema Tributario Distrital y se Dictan Otras Disposiciones”

DECRETO 474 DE 2016.- “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 648 de 2016 que simplifica el Sistema Tributario Distrital y se dictan otras Disposiciones”

DECRETO 626 DE 2016.- “Por medio del cual se determina para el año gravable 2017 la base gravable mínima del Impuesto Predial Unificado de los predios a los cuales no se les ha fijado avalúo catastral”.

La jurisprudencia del Consejo de Estado, su contexto y la aparición de nuevos referentes normativos.

Con base en la historia normativa a que se ha hecho referencia, la Sección Cuarta del Consejo de Estado, en sentencia de 24 de febrero de 1994, concluyó que el impuesto predial era un gravamen inherente a la propiedad privada y que, por tanto, no cobijaba los bienes inmuebles de la generalidad de entidades públicas.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Constitución Política de Colombia

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

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

4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.

Decreto Ley 1421 de 1998,

ARTICULO 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. (...)

(...)

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

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

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

ARTÍCULO.- 160. Exenciones y conciliación de deudas con la Nación. Las exenciones y tratamientos preferenciales contemplados en las leyes a favor de la Nación y de sus establecimientos públicos, respecto de los tributos distritales, quedan vigentes hasta el 31 de diciembre de 1994.

Continuarán vigentes, incluso a partir de dicha fecha, las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a las siguientes entidades nacionales: universidades públicas, colegios, museos, hospitales pertenecientes a los organismos y entidades nacionales y el Instituto de Cancerología. Igualmente continuarán vigentes las exenciones y tratamientos preferenciales aplicables a los aeropuertos, las instalaciones militares y de policía, los inmuebles utilizados por la Rama Judicial y los predios del Inurbe destinados a la construcción de vivienda de interés social (...).

5. JUSTIFICACIÓN

La Constitución Política establece que, además de ser un derecho, la Educación Superior es un servicio público, que tiene una función social.

Particularmente a la educación superior, en los términos de la Ley 30 de 1992, se le reconoce un carácter inherente a la finalidad social del Estado, y se le atribuye el objetivo de despertar en los educandos un espíritu reflexivo, orientado al logro de la autonomía personal, en un marco de libertad de pensamiento y de pluralismo ideológico que tenga en cuenta la universalidad de los saberes y la particularidad de las formas culturales existentes en el país.

En tal calidad, el servicio público de educación superior prestado por universidades estatales u oficiales, constituye una de las formas en que el Estado cumple su misión constitucional de promover la prosperidad general, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

En esta medida, existe una clara responsabilidad del Estado en el fortalecimiento de las universidades estatales u oficiales, como entes encargados de la transmisión del conocimiento y de garantizar el acceso a la ciencia, a la tecnología, a la investigación y a los demás bienes y valores de la cultura.

A través de diversos canales oficiales y particulares, se ha documentado el hecho del déficit financiero que enfrentan las universidades oficiales, que amenazan con afectar el desarrollo adecuado de su misión, al impedir asumir de manera apropiada todos los gastos de funcionamiento que demanda el servicio público que prestan, así como los necesarios para garantizar el necesario avance en materia de investigación y producción de conocimiento, propio de su naturaleza y quehacer y que además, por disposición constitucional, debe ser fortalecido y promovido por el Estado.

Es así como, en un informe presentado por el congresista Carlos Guevara en la Comisión VI de la Cámara de Representantes, se señaló que las universidades públicas deberán enfrentar en el año 2017 un preocupante déficit financiero que puede ascender a 950.000 millones de pesos⁵.

Así mismo, el profesor Gerardo Mejía Alfaro, revela que *“El crecimiento de la demanda y los nuevos requerimientos que ello implica ha generado problemas financieros. Las instituciones no cuentan con los recursos necesarios para su funcionamiento, ya que el modelo de financiación determinado por la Ley 30 se adecuaba al contexto de los años noventa, pero no previó el crecimiento en la demanda ni los mayores costos que tuvieron que asumir las universidades.*

Según cifras del SUE, de 2004 a 2014 los estudiantes de pregrado han incrementado en 53,75 % (entre 1993 y 2015 fue de 252 %), y los de posgrado en 130,95 %. Estos últimos han aumentado debido a la consolidación de la oferta en programas de maestría –que pasaron de 320 a 644– y de doctorado, que pasaron de 45 a 138”⁶.

⁵ Diario El Tiempo, 14 de octubre de 2016, “Universidades públicas tienen un déficit de 1 billón de pesos”.

⁶ UN Periódico Impreso, No. 206, diciembre de 2016. “Presupuesto de universidades públicas sigue en caída libre”.

Frente a ese déficit financiero por el que atraviesan las Universidades públicas, al que se hizo alusión anteriormente, Instituciones de educación superior públicas y privadas se convocó por parte de 32 universidades una movilización el pasado 4 de octubre en las principales ciudades del país para exigir del Gobierno Nacional más recursos para la educación superior ante la radicación del Presupuesto General de la Nación para 2018, que por los recortes efectuados no cayó nada bien en los sectores de educación y de ciencia.⁷

Si bien dentro del Proyecto de Presupuesto la modificación aprobada en el presupuesto para educación, por parte del Congreso, significó un aumento de \$1.9 billones más para el sector, el malestar de los distintos estamentos universitarios no es debido al aumento sino a la manera como se va a repartir ese presupuesto asignado: \$1 billón será para educación básica o primaria, y el resto se destinará a educación superior, pero especialmente para el financiamiento del ICETEX, según la propuesta del gobierno. Lo que se busca con las protestas, es que esa plata debería irse directamente al presupuesto de las universidades públicas, dada la dura situación financiera por la que atraviesan.

Otro de los puntos que más generan molestia es la reestructuración del programa Ser Pilo Paga, que recibe recursos por \$498.000 millones y que, hasta la fecha, ha beneficiado a 40.000 estudiantes de bajos recursos, pero que en concepto de las universidades públicas, el programa Ser Pilo Paga no cierra la brecha. De ese presupuesto las universidades públicas recibieron poco más de 17.000 millones y lo que temen los estudiantes es que ese mecanismo de financiación se convierta en una política de Estado, a la cual se le dé continuidad en el siguiente Gobierno, y que el dinero de este programa se vaya a financiar 40.000 cupos que quieren abrir con 'Ser Pilo Paga', la mayoría en universidades privadas, y no a entregar 480.000 cupos en universidades públicas –que es una de las exigencias de quienes se movilizaron por la educación superior. A 2017, el programa Ser Pilo Paga cubre a cerca de 21.700 estudiantes, sin embargo son muy pocos los estudiantes que van a las públicas y la mayoría con esos recursos van a estudiar a las universidades privadas, produciéndose un desbalance en estos casos.

Otro de los motivos de la protesta, es el presupuesto asignado a la ciencia. El presupuesto para la ciencia es de \$222 mil millones para 2018, un 41% menos que el año pasado, lo que ya volcó a científicos, profesores y médicos a las calles a modo de protesta el pasado abril cuando hicieron saber al Gobierno Nacional, que el recorte les parece incoherente con las aspiraciones de Colombia para entrar a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE): “Sin ciencia y tecnología no hay desarrollo y sin innovación no habrá calidad de vida”.

Según el mismo Ministerio de Hacienda, entre 2014 y 2017, el sector agropecuario, de transporte, ciencia, tecnología, cultura, comunicaciones y minas y energía presentaron reducciones entre \$100.000 millones y \$700.000 millones y si a eso le aunamos los recortes para la ciencia e investigación y los 41.000 millones de pesos menos que el año pasado para el sector de educación, la situación en general para estos sectores tiende a ser más dramática la situación financiera de estos entes públicos y por ello es que sus exigencias van más allá del uso efectivo de los recursos destinados a la educación superior pública,

⁷ Diario El Tiempo. Sección Educación. 4 de Octubre de 2017.

sino que también, al desvío del presupuesto a las universidades privadas a través del fortalecimiento del ICETEX.

Al respecto, contrasta el apoyo financiero de los entes universitarios públicos, con relación a los entes universitarios privados. En reciente artículo publicado en los medios⁸, se señalaba como el Ministro de Hacienda anunciaba la destinación de más de \$140.000 millones en créditos provenientes de FINDETER, que cuentan con subsidio a la tasa de interés y que serán destinados para el desarrollo de infraestructura educativa en las universidades Central, Javeriana y EAN de Bogotá. En efecto, a la Universidad Central, le fueron aprobados \$29.500 millones para la construcción del Campus Sede Centro, Edificio 1, crédito que se suma al anteriormente otorgado por \$39.000 millones, completando un total de \$68.500 millones que la nación le giro a dicha universidad.

Por su parte, la universidad Javeriana se beneficiará con \$75.000 millones de pesos destinados para la construcción del nuevo edificio de ingeniería Civil y para laboratorios de ingeniería civil, industrial, de sistemas y electrónica.

En cuanto a la EAN se le aprobó un crédito por \$59.000 millones para financiar la construcción de la segunda etapa de la sede El Nogal.

Si bien estos recursos van dirigidos a generar a través de más infraestructura educativa mayores puestos de estudio y ampliar la cobertura en estas instituciones, lo cual sin duda es bueno, contrasta el poco apoyo que el Gobierno Nacional otorga a las universidades públicas en la misma materia de infraestructura y en los recursos asignados para el funcionamiento de las mismas, que hay que reconocer ha aumentado sistemáticamente desde el 2010, estos recursos resultan ser insuficientes para potencializar La educación superior pública, máxime si el déficit que afrontan resulta ser recurrente desde esas mismas épocas y tiempo atrás.

Las universidades con el presupuesto asignado a ellas, deben pagar docentes, que es su rubro más importante pero que crece por encima de la inflación; igual sucede con los costos universitarios que crecen por encima del IPC y el crecimiento de los gastos es debido a que los estudiantes de las universidades públicas se han multiplicado por 3.5 y la población estudiantil en posgrados ha venido en aumento. También por cuanto los gastos en capacitación de docentes en materia de maestrías y doctorados también crecen cada vez más. Lo que está sucediendo en las universidades públicas, es que los gastos crecen a un ritmo superior que sus ingresos, y así es muy difícil subsistir para ellas. Todo ello incluso influyó para que los recursos que se dieron como adición presupuestal producto de la reforma tributaria fueran a parar también para cubrir esos gastos de funcionamiento.

En un documento del Sistema Universitario Estatal –SUE- se explica que tener más estudiantes matriculados demanda mayores recursos para garantizar una educación de calidad; se requieren más docentes, espacios físicos, mayor infraestructura, laboratorios, equipos de apoyo académico, estructura administrativa, entre otros. “Los gastos reales de funcionamiento e inversión de las universidades públicas se incrementaron en los {últimos cinco (5) años en promedio un 10,69 por ciento anual y en especial los gastos de personal

⁸ Diario El Tiempo. Octubre 5 de 2017.

en un 9,28 por ciento anual; porcentajes que superan ampliamente el incremento de las transferencias de la nación, las cuales incrementaron en promedio para dicho periodo el 3 por ciento anual”.

La repercusiones del desfinanciamiento de las universidades públicas no solo se está reflejando en la parte física, en el mal estado de sus infraestructuras locativas y edificios, principalmente se está viendo en la calidad, ya que deben reducir costos como sea, y para hacerlo han tenido que sacrificar la formación de docentes, reducir los grupos de investigación, competir en servicios para obtener ingresos adicionales, salir a buscar demanda de servicios, reducir las plantas de docentes, reducir cupos de matriculados, entre otras alternativas, todo lo cual es preocupante para la calidad exigida a estas instituciones.

Este Proyecto de Acuerdo que ponemos a consideración de la honorable Corporación, por parte de la Bancada por la Educación, conformada en este Concejo, busca dar una, entre muchas alternativas de solución, al desfinanciamiento de las instituciones de Educación Superior públicas y consideramos por ello que una forma de mitigar esta situación, puede darse a través de la reducción de los costos que implican para las universidades estatales u oficiales la sujeción a los tributos locales, en este caso al Impuesto Predial Unificado a favor de los fiscos de las entidades territoriales.

En esa medida, al excluir a las Instituciones de Educación Superior de carácter público de esta determinada obligación tributaria, el Distrito Capital podría contribuir al fortalecimiento de la oferta de educación superior pública en su territorio, desarrollando el principio constitucional de colaboración armónica de las autoridades y las instituciones, pero además constituirá una forma de desarrollar el programa de “acceso con calidad a la educación superior”, contemplado en el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 “Bogotá mejor para todos”, con el objetivo de *“generar nuevas oportunidades de acceso, permanencia, pertinencia y al fortalecimiento de la calidad de los programas virtuales y presenciales de las Instituciones de Educación Superior – IES – y de Formación para el Trabajo y el Desarrollo Humano – FTDH – con asiento en el Distrito”*. (Artículo 16, _Acuerdo Distrital 645 de 2016).

No sobra recordar que la Corte constitucional ha reconocido que las exenciones tributarias obran como un instrumento de estímulo fiscal por razones de política social o ambiental, y ha mencionado, entre otros, los siguientes fines que se pueden buscar:

“1) recuperación y desarrollo de áreas geográficas gravemente deprimidas en razón de desastres naturales o provocados por el hombre; 2) fortalecimiento patrimonial de empresas o entidades que ofrecen bienes o servicios de gran sensibilidad social; 3) incremento de la inversión en sectores altamente vinculados a la generación de empleo masivo; 4) protección de determinados ingresos laborales; 5) protección a los cometidos de la seguridad social; 6) en general, una mejor redistribución de la renta global que ofrece el balance económico del país”⁹.

Bajo este entendido, es posible que, atendiendo la especial importancia social de la educación superior y el régimen especial que ampara las Instituciones Públicas de

9. Sentencia C-602 de 2015

Educación Superior de carácter público, se expida una exclusión que sustraiga a estas entidades de la obligación de declaración y pago del impuesto predial unificado en el Distrito Capital, que es la propuesta que se recoge en el Presente proyecto de Acuerdo que hoy ponemos a su consideración.

Debemos recordar también que Solo los bienes de la Universidad Nacional de Colombia declarados como monumentos nacionales por el Decreto 596 de 1996, adicionado por el Decreto 1416 de 1996, o los demás que se declaren como tales en el futuro, estarán exentos del impuesto predial de conformidad con el Decreto Distrital 352 de 2002.¹⁰

6. IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de Acuerdo, si tiene un impacto fiscal en las finanzas del distrito, debido al no pago y al no recaudo de los recursos que corresponderían, por concepto del Impuesto predial Unificado, que deberían pagar los bienes inmuebles de propiedad de las Instituciones de Educación Superior de carácter público, que estén destinados al uso exclusivo y con carácter permanente, a prestar el servicio de Educación Superior en el territorio de Bogotá, D.C., que son recursos, que en caso de aceptarse la exención propuesta en este Proyecto de Acuerdo, se dejarían de percibir por parte de la Secretaría de Hacienda, por dicho concepto.

Para los efectos de esta iniciativa, sus autores no cuentan con la información precisa sobre su impacto fiscal, por considerar que esa información reposa en la Secretaría de Hacienda que es la entidad que impone el tributo, lo recauda y administra, conforme a parámetros técnicos y financieros en que sustenta su imposición. Igual sucede con la compatibilidad del Proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Sin embargo pese a ello, el hecho de desconocer lo que las IES públicas tributan por concepto de impuesto Predial unificado, y por ende el no poder establecer el monto del impacto fiscal que conlleva esta iniciativa, no vicia el trámite de este Proyecto de Acuerdo, conforme a fallos jurisprudenciales que así lo establecen.

En efecto, desde el año 2004, el alcance de la jurisprudencia constitucional en relación con el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 y las obligaciones correlativas del Congreso, se ha encargado, de precisar el alcance de este Artículo, con motivo de varias objeciones presidenciales propuestas contra proyectos aprobados en el Congreso de la República y que de una u otra forma confirman la anteriormente.

El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 dispone lo siguiente:

“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.

¹⁰. CONSEJO DE ESTADO SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL Consejero ponente: WILLIAM ZAMBRANO CETINA Bogotá D.C., veintiocho (28) de noviembre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00206-00 Número interno: 2145.

“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.

“El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

“Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

“En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

La Sentencia C-866 de 2010 - ANALISIS DE IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS¹¹, estableció unas Subreglas, así:

“En hilo de lo expuesto, es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7º de la Ley 819 de 2003: (i) las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; (ii) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”; (iii) en caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omite conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto no lo vicia de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el Legislador ejerza su función legislativa, lo cual “se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”; y (iv) el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición, sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Sólo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica.
(...)

Entre las primeras sentencias que se ocupan de la disposición se encuentran la C-1113 de 2004, la Sentencia C-729 de 2005, C-072 de 2006 y C-929 de 2006, en las cuales la Corporación procedió al estudio de las objeciones presentadas por el Presidente de la República por la infracción del artículo 7º de la Ley 819 de 2003. En dichas oportunidades, la Corte encontró infundadas las objeciones por cuanto en el momento que se presentaron las respectivas iniciativas legislativas todavía no había sido dictado el Marco Fiscal de Mediano Plazo, establecido en la Ley 819 de 2003.

Posteriormente, en la sentencia C-874 de 2005, la Corte consideró, con fundamento en el principio de independencia de las ramas del Poder Público, que el incumplimiento del Ministerio de Hacienda de las obligaciones que le impone el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 –no implica la inconstitucionalidad del Proyecto de Ley. En estos términos dijo que “el Congreso de la República constituía una rama autónoma del Poder Público, que el Congreso de la República también tenía iniciativa para el gasto y que el hecho de que el Ministerio de Hacienda no hubiera cumplido con su deber de presentar un concepto acerca del proyecto no podía anular la labor del Congreso”.

¹¹ Sentencia Referencia: expediente OP-133 Magistrado Ponente: Dr. JORGE IGNACIO PRETELT CHALJUB tres (3) de noviembre de dos mil diez (2010).

Agregó que “Por lo tanto, cuando por virtud de la ley corresponde a otra rama del poder público o a uno de sus funcionarios realizar un acto propio de sus funciones, relacionado con el trámite de un proyecto de ley, su no cumplimiento no puede constituirse en una irregularidad que afecte el trámite de la misma. En efecto, una omisión de un Ministro del Ejecutivo en el debate legislativo de un proyecto de ley no puede terminar atribuyéndose a otra rama del poder público, como lo es en este caso la legislativa, pues, de aceptarse dicha consecuencia, sería desconocer la autonomía de que está revestida el Congreso en el ejercicio de su función legislativa y bajo el amparo del principio de separación de poderes y respecto del principio democrático.”

Así mismo, en la Sentencia C-856 de 2006, la Corte resaltó que los requisitos establecidos en el art. 7º de la ley 819 de 2003 sólo son aplicables para los proyectos de ley que ordenen gasto o que otorguen beneficios tributarios.

Es en la sentencia C-502 de 2007, en la que la Corte precisó que el contenido de la disposición señalada era un parámetro de racionalidad de la actividad legislativa y un deber que recaía principalmente en el Ministro de Hacienda. En estos términos, consideró la providencia:

“Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

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. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, **le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto.** Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio.

Por otra parte, es preciso reiterar que **si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003.** Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente. (Resaltado fuera del texto)

Esta postura fue reiterada en sentencia C-315 de 2008 en la cual se sostuvo que las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen “un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes”. Precizando que: “el mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, **no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.** Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) **aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador** y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”.

Seguramente en el debate respectivo de esta iniciativa o en desarrollo del proceso de aprobación de la misma, la administración Distrital deberá pronunciarse sobre el impacto Fiscal de la Iniciativa y demás aspectos concernientes a este tema, así como la viabilidad en cuanto a la iniciativa que corresponde en la presentación de este tipo de Proyectos de Acuerdo, de conformidad con el Artículo 13 del Decreto 1421 de 1993.

De esta manera, La Bancada por la Educación en el Concejo de Bogotá, ponemos a consideración y estudio de los Honorable Concejales el presente Proyecto de Acuerdo.

Atentamente,

Nelson Cubides Salazar
Concejal de Bogotá, D.C.

Emel Rojas Castillo
Concejal de Bogotá, D.C.

Jose David Castellanos
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Hossman Yaith Martinez
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Juan Grillo Carrasco
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
David Ballén Hernández
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Ricardo Andrés Correa
Concejal de Bogotá, D.C.

Pedro Julián López Sierra
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Luz Marina Gordillo
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Rubén Torrado Pacheco
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Lucia Bastidas Ubaté
Concejal de Bogotá, D.C.

Jorge Eduardo Torres
Concejal de Bogotá, D.C.

ORIGINAL NO FIRMADO
Roberto Hinestroza Rey
Concejal de Bogotá, D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 320 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN UNAS EXENCIONES EN MATERIA DE IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR EN EL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Numeral 4° del Artículo 313 y el Artículo 388 de la Constitución Política y por el Numeral 3° del Artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, y

CONSIDERANDO

Que el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, establece que a los Concejos Municipales les corresponde votar los tributos locales ajustados a la ley.

Que el Artículo 287 de la Carta Magna, les confiere autonomía a las entidades territoriales para la gestión de sus intereses, “dentro de los límites de la Constitución y de la ley”.

Que el Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, indica que Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos.

Que el servicio público de educación superior prestado por universidades estatales u oficiales, constituye una de las formas en que el Estado cumple su misión constitucional de promover la prosperidad general, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

Que existe una clara responsabilidad del Estado en el fortalecimiento de las universidades estatales u oficiales, como entes encargados de la transmisión del conocimiento y de garantizar el acceso a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

Que la Corte Constitucional en Sentencia C-517/07 ha indicado que: “En términos generales, es factible afirmar que los entes municipales son autónomos para hacer efectivos los tributos o dejarlos de aplicar, “para asumir gastos o comprometer sus ingresos” juzgando “su oportunidad y su conveniencia” y, en suma, “para realizar actos de destinación y de disposición, manejo e inversión”, merced a la puesta en práctica de “mecanismos presupuestales y de planeación”.

Que por lo anteriormente expuesto es necesario crear una exención de pago de impuesto predial a favor de los establecimientos educativos universitarios de carácter estatal u oficial del Distrito Capital, y por lo tanto

ACUERDA

ARTICULO 1º. EXENCIÓN DE PAGO DEL IMPUESTO PREDIAL. Otórguese una Exención tributaria del cien por ciento (100%) para el pago del gravamen real de Impuesto Predial Unificado, a los bienes inmuebles de propiedad de las Instituciones de Educación Superior de carácter público, con sede en Bogotá, D.C., que estén destinados al uso exclusivo y con carácter permanente, a prestar el servicio de Educación Superior en dicho territorio. El beneficio de exención anteriormente dicho, no recaerá sobre aquellas áreas recreativas, deportivas, libres o con destinación diversa a la del servicio educativo como tal, a menos que hagan parte indivisible del inmueble donde se presta el servicio educativo objeto de la exención.

PARAGRAFO. La exención al gravamen por concepto de impuesto predial a los predios de propiedad de las Instituciones de Educación Superior de carácter público, que se concede mediante el presente Acuerdo, es aplicable solo para el pago del Impuesto Predial Unificado y no se hace extensible a la presentación de la declaración del respectivo impuesto.

ARTICULO 2º. TÉRMINO DE LA EXENCIÓN. Los predios de que trata el Artículo 1º del presente Acuerdo, estarán exentos por un término de 10 años del valor del impuesto predial unificado a pagar por el propietario del predio, en el correspondiente año fiscal.

El término de la exención otorgada, se extinguirá en cualquier momento antes de su vencimiento, cuando se advierta destinación a un uso diferente al del servicio educativo, o cuando no se cumplan los requisitos exigidos en la reglamentación correspondiente que ha de hacerse del presente Acuerdo.

ARTICULO 3º. AUMENTO DE CAPACIDAD DE OFERTA EDUCATIVA. Las Instituciones de Educación Superior de carácter público, para ser sujetos de la exención de pago de Impuesto predial Unificado de cada vigencia fiscal, sobre los inmuebles de su propiedad a que se hace referencia en el Artículo 1º del presente Acuerdo, deberán aumentar la capacidad de oferta educativa en sus programas anualmente, o por cohortes nuevas en la oferta educativa, de manera progresiva, que garantice una proporcionalidad en cuanto a mayor accesibilidad y permanencia en los programas de Educación Superior, por parte de estudiantes egresados de las Instituciones educativas del Distrito.

PARAGRAFO: Las Instituciones de Educación Superior de carácter público en caso de acogerse a la exención, concertarán con la Administración Distrital en cabeza de la Secretaría de Educación, la forma y modo de cumplir con lo establecido en el presente Artículo.

ARTICULO 4º. RECONOCIMIENTO DE LA EXENCIÓN. A partir del año gravable 2019, las Instituciones de Educación Superior de carácter público o propietario (a) de los bienes objeto de la exención que trata el Artículo 1º del presente Acuerdo, para ser objeto de la exención,

basta con presentar la declaración de exención, expedida por la autoridad competente, sobre los bienes que son objeto del impuesto predial.

ARTICULO 5º. Para que los inmuebles de las entidades beneficiadas por este Acuerdo, puedan gozar del beneficio, sus propietarios deberán ponerse a paz y salvo o tener acuerdo de pago con la Secretaría de Hacienda por todo concepto antes de la vigencia de este Acuerdo.

ARTICULO 6º. Las Instituciones de Educación Superior de carácter público que no se acojan a la exención que trata el presente Acuerdo, deberán cumplir con las obligaciones de pago del tributo de impuesto predial que corresponda a los bienes de su propiedad, conforme con la ley, la normatividad vigente y el procedimiento establecido para tales efectos por parte de la Secretaría Distrital de Hacienda.

ARTICULO 7º. La Administración Distrital dentro de la reglamentación del presente Acuerdo, establecerá el mecanismo de verificación del cumplimiento de lo establecido en el Artículo Tercero del presente Acuerdo por parte de dichas instituciones, y deberá enviar semestralmente al Concejo de Bogotá, un informe al respecto.

ARTICULO 8º. El Presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 321 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR EL CUAL SE ESTABLECE LA EDICIÓN ANUAL DEL FESTIVAL INTERNACIONAL DE MÚSICA SACRA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

1. OBJETIVO DEL PROYECTO

Este proyecto de acuerdo tiene como objetivo principal que el evento "Festival Internacional de Música Sacra de Bogotá", el cual se ha venido realizando en la Capital de la República durante los últimos cinco años, sea institucionalizado como uno de los grandes eventos de música que se realizan en Bogotá D.C., y que forma parte del acervo cultural de la ciudad. Se busca además que el evento que se organiza y tiene ocurrencia en distintos lugares de la ciudad que son sitios patrimoniales y atractivos emblemáticos, sirva como vehículo para dinamizar estos espacios para el reconocimiento y valoración de estos espacios por parte de los residentes y de los turistas y sea a su vez un atractivo para que nacionales y extranjeros visiten la ciudad durante los días en que se celebra el festival cada año.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ciudad de Bogotá D.C., tiene como una de sus características más especiales el hecho de reunir un sinnúmero de ciudadanos que habitan en ella por diversos motivos, provenientes de muchas partes de Colombia y que poseen una multiplicidad de creencias, valores, etnias y rasgos culturales y sociales, que la hacen una ciudad totalmente rica en cuanto a diversidad cultural se trata.

El "Festival Internacional de Música Sacra", entendido como una manifestación artística que a través de la música Sacra universal, fomenta valores humanos como la tolerancia, la paz y el reconocimiento entre culturas, en una ciudad cosmopolita como lo es la Capital de Colombia, se convertiría en un espacio que actuando a manera de amalgama permita contribuir al acople y fortalecimiento del nivel de convivencia entre una comunidad tan diversa como los habitantes del Distrito Capital.

El 7 de marzo de 2012 Bogotá, D.C., fue designada por la UNESCO como "*Ciudad Creativa de la Música*", en reconocimiento al crecimiento de su sector musical y su dinamismo como escenario central de la creación musical en América Latina. Cada año Bogotá D.C., es

el escenario de convivencia de diversidad de artistas, agrupaciones y géneros que realizan permanente conciertos y eventos en auditorios, iglesias, lugares emblemáticos y al aire libre.

Entre los eventos musicales que han venido cobrando fuerza está el Festival Internacional de Música Sacra de Bogotá, que dedica todos los años su nueva edición a un valor, en tanto la apuesta por la recuperación de los valores en la sociedad es parte de su objetivo.

Este festival es un evento que abre posibilidades de participación a jóvenes talentos de la música, mediante convocatorias abiertas y favorece el crecimiento al promover intercambios y espacios de aprendizaje con agrupaciones musicales, artistas, compositores e intérpretes reconocidos mundialmente en el ámbito de la música Sacra de diversas procedencias; un ejemplo, es el afamado artista Jordi Savall quien colma teatros y escenarios alrededor del mundo. Así, este es un evento que se enmarca en los criterios de Unesco que dan a Bogotá D.C., el reconocimiento como ciudad creativa de la música.

Tradicionalmente el festival se desarrolla en espacios patrimoniales y emblemáticos de la ciudad, contribuyendo al uso creativo de los mismos y a su valoración como escenarios de las artes y de la creatividad, dada la pluralidad de escenarios que posee entre iglesias, teatros y centros culturales que encuentran en el festival una manifestación de cultura y de arte, de convivencia y de interculturalidad, de valores y de alimento para el espíritu.

3. CONTEXTO INTERNACIONAL.

Cabe anotar que existen innumerables ejemplos en el mundo que dan cuenta del éxito para una ciudad cuando logra institucionalizar un evento de este tipo. Basta con mencionar los festivales de Salzburgo (Austria), Bayreuth (Alemania), y a nivel local, los festivales de música religiosa en Popayán, festival de música de Cartagena de Indias, con lleno total y más recientemente el Festival de Jazz en Mompox, que en solo tres años se ha convertido en un hito para este patrimonio mundial de la humanidad que espera cientos de visitantes para la temporada.

El Festival Internacional de Música Sacra de Bogotá ha mostrado un importante crecimiento en su audiencia y calidad de formato.

La creciente demanda se refleja en la extensión de días de realización, tal como se muestra en el siguiente cuadro:



	2012	2013	2014	2015
Nº. Días	4	16	25	26
Nº. Actividades	19	30	28	48
Nº. Audiencia	2.000 pax. Aprox.	10.000 pax. Aprox.	13.000 pax. Aprox.	18.000 pax. Aprox.
Nº. Artistas	168	257	500	600
Nº. Artistas nacionales	166	245	435	550
Nº. Artistas extranjeros	2	12	65	50
Nº. Escenarios	3	20	24	30
Nº. Publicaciones	Más de 15	Más de 80	Más de 270	Más de 300
Plan de medios aprox.	\$50'000.000	350'000.000	647'000.000	1.719'000.000

La edición 2015 contó con 48 actividades, 33 conciertos y tiene la particularidad de diversificar la oferta cultural con conferencias, conversatorios y clases magistrales que con aprovechadas por los residentes. Adicionalmente, el carácter internacional del Festival le otorga un enorme potencial para sumarse a la oferta turística de la ciudad, que ya es reconocida como parte de los atractivos turísticos.

El festival cumple una función social importante en el marco de las políticas de responsabilidad social empresarial a la vez que apoya las políticas culturales por una cultura incluyente, inclusiva y participativa, involucrando escenarios en colegios y universidades, extendiéndose también a poblaciones más vulnerables. Son muchas las razones para que el Festival haya sido acogido por los medios de comunicación, logrando que su inversión en divulgación y promoción sea mayoritariamente mediante free press, siendo reconocido por medios proetigiosos y de cobertura nacional como Portafolio, Revista Semana, El Nuevo Siglo, revista Arcadia, Hola, jet Set, Caracol, El Espectador, RCN, Canal Capital. City T.V., El Mundo, Cromos, solo por citar algunos. Lo anterior denota la proyección y el capital social que ya representa el Festival Internacional de Música Sacra, por encima de eventos de la talla de la Fiblo y Artbo.

La ciudad de Bogotá como destino turístico cuenta con importantes avances representados en su oferta turística patrimonial y en la creciente llegada de turistas nacionales e internacionales. Algunos datos del Observatorio de Turismo de Bogotá muestran la tendencia al crecimiento y la asistencia a algunas ediciones medidas de dos importantes festivales como lo son el Iberoamericano de Teatro y Rock al Parque.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
TURISTAS NACIONALES	6,687,824	7,310,961	7,518,408	6,957,254	8,053,283	7,283,960
TURISTAS INTERNACIONALES	824,778	878,774	894,900	1,061,268	1,088,451	1,267,405
Fuente: Observatorio de Turismo. Investigación de viajeros.						
*2015 cifras preliminares, trimestre IV proyectado.						
Asistentes al Festival de Teatro	2014					
Asistentes	2,280,168					

Turistas	165,737					
Fuente: Observatorio de Turismo.						
Asistentes Rock al Parque	2014	2015				
Asistentes	301,000	274,723				
Turistas	26,250	13,008				
Fuente: Observatorio de Turismo.						

El Festival de Música Sacra puede llegar a convertirse en un ícono de la cultura de la Capital, que beneficie al turismo como sector productivo, pero también a los habitantes de Bogotá ya que el festival tiene además una particularidad esencial y es que es de carácter gratuito, fomentando la cultura, la interculturalidad, la cooperación, la pedagogía y los valores ciudadanos.

4. MARCO LEGAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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

"Artículo 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 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."

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.

El Plan Decenal de Cultura 2012 -2021 plantea metas a diez años en tres subcampos diferenciados: arte, patrimonio y prácticas culturales en los cuales se deben orientar acciones que convoquen las nuevas realidades de la ciudad, de forma incluyente, y que garanticen el ejercicio efectivo de los derechos culturales de los habitantes de la ciudad. La estructura del Festival de Música Sacra se torna en un dispositivo cultural dentro de las políticas culturales de la ciudad.

Por su parte, el Decreto 327 de 2008 "Por el cual se adopta la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C. y su zona de influencia Región Capital" reza en su artículo 11 que "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". Sin duda, el Festival Internacional de Música Sacra contribuye al cumplimiento de este objetivo.

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Artículo 12, DECRETO LEY 1421 DE 1993:

"Corresponde al Concejo distrital, de conformidad con la Constitución y la Ley:

- 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del distrito. (...)*
- 13. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural".*

6. IMPACTO FISCAL

El presente Proyecto de Acuerdo no implica impacto fiscal, toda vez que conforme a la Ley 819 de 2003, no se compromete al Distrito en asignar apropiaciones presupuestales sino que obedece al ejercicio propio de las funciones de las entidades comprometidas, como son la administración distrital, a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y al Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

7. ANTECEDENTES

En el Concejo de Bogotá D.C., se presentó el Proyecto de Acuerdo Número 194 de 2012 con comentario positivo de la administración y con ponencia positiva del concejal ALVARO ARGOTE quien realizó modificaciones al articulado las cuales fueron tenidas en cuenta íntegramente en este nuevo proyecto.

Posteriormente fue presentado y aprobado como acuerdo de la ciudad el acuerdo número 142 "POR MEDIO DEL CUAL SE RECONOCE EL FESTIVAL DE MUSICA RELIGIOSA DE BOGOTÁ, COMO UNA ACTIVIDAD DE INTERES CULTURAL" cuya iniciativa tenía como objetivo que el evento "Bogotá Góspel" fuera institucionalizado como parte integral de la celebración anual del cumpleaños de la ciudad.

Cordialmente,

Diego Andrés Molano Aponte
Concejal.

Ángela Sofía Garzón Caicedo
Concejal.

Diego Fernando Devia Torres
Concejal.

Daniel Palacios Martínez
Concejal.

Andrés Forero Molina.
Vocero Bancada Centro Democrático

Pedro Javier Santiesteban Millán.
Concejal.

PROYECTO DE ACUERDO N° 321 DE 2018**PRIMER DEBATE****"POR EL CUAL SE ESTABLECE LA EDICIÓN ANUAL DEL FESTIVAL INTERNACIONAL DE MÚSICA SACRA DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

El Concejo de Bogotá, en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas en el artículo 12 numeral 13 del Decreto Ley 1421,

ACUERDA

ARTICULO 1. Crease la edición anual del Festival de Música Sacra de Bogotá, D.C., como actividad de interés cultural, que promueve los valores entre la población de la ciudad capital, con el fin de integrar su población en un sano ambiente de convivencia mediante programas culturales y espectáculos musicales con la participación de los mejores exponentes de la música religiosa.

ARTICULO 2. La Administración Distrital, a través de la Secretaria Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y al Instituto Distrital de Recreación y Deporte, dentro del marco de sus competencias apoyarán y acompañarán esta actividad cultural que.

ARTÍCULO 3. La edición anual del festival se realizará del 8 de septiembre al 1 de octubre de cada año.

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

**PUBLIQUESE Y CUMPLASE
MEMORANDO**

PROYECTO DE ACUERDO N° 322 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 239 DE 2006 Y SE DICTAN ALGUNAS DISPOSICIONES PARA EFECTIVIZAR EL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA ATENCIÓN AL USUARIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETIVOS DE LA INICIATIVA

1.1. Objetivo General

A través de la presente iniciativa, se pretende modificar el Acuerdo 239 de 2006, con el fin de dictar disposiciones para fortalecer y promover la participación ciudadana y el control social, a través de los comités de desarrollo y control social de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C., adicionalmente se busca facilitar a los usuarios del sistema integrado de transporte público -SITP-, el acceso a la información acerca de la operación del servicio y mejorar la atención al usuario a través de canales efectivos de comunicación.

1.2. Objetivos Específicos

Los objetivos específicos que persigue el Proyecto de Acuerdo son, principalmente, los siguientes:

- Promover la participación social y el control social al servicio público de transporte, para que la ciudadanía se apropie del sistema integrado de transporte público y se constituyan en el pilar fundamental del control a las diferentes obligaciones de los gestores, operadores y demás actores que influyen en la prestación de servicio público de transporte.
- Garantizar a los usuarios el acceso a información básica, respecto a la operación de las rutas del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- Permitir a los usuarios hacer una fácil transición entre el antiguo y nuevo esquema de transporte.
- Establecer la obligatoriedad de difundir los horarios de llegada, de las diferentes rutas del sistema integrado del transporte público, en los diferentes componentes del sistema; portales, estaciones, paraderos, etc.
- Hacer un uso efectivo del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y atención al Usuario – **SIRCI**, en especial de los **subsistemas de control de flota, y de información y servicio al usuario**, con el fin de que los usuarios tengan acceso a información en tiempo real acerca de la ubicación de la ruta, para permitir una mejor planeación de los viajes al usuario.

- Evitar que los ciudadanos y/o visitantes del Distrito Capital estén obligados a acudir a medios informales de consulta de rutas.
- Promover el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones TIC`s, para el trámite de peticiones, quejas, reclamos, denuncias, y demás situaciones que se presenten en el uso del SITP.

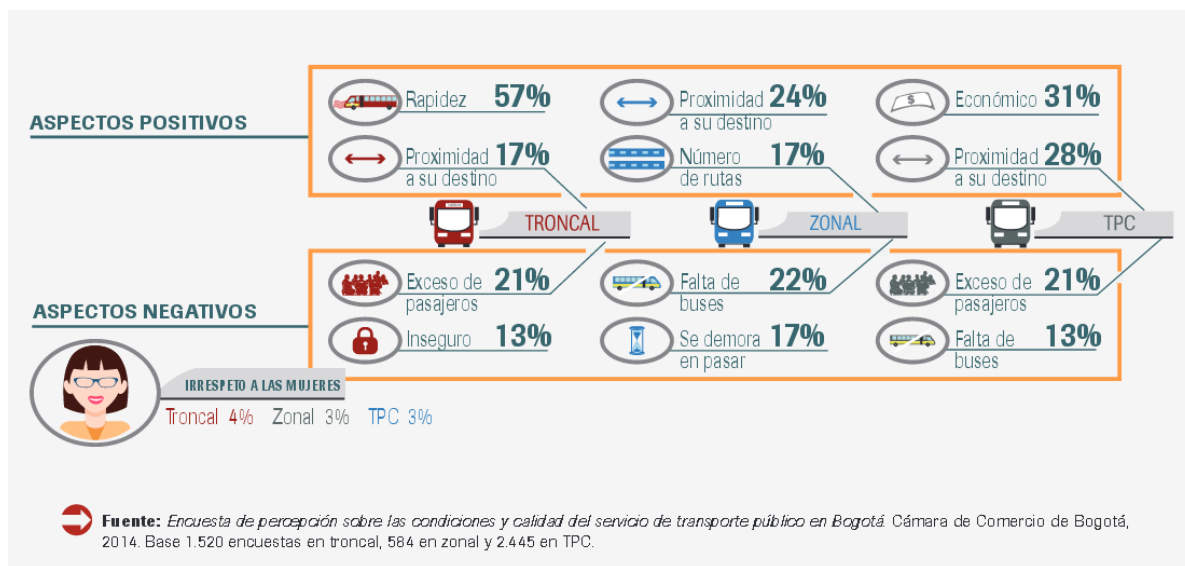
I. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO

El Plan Maestro de Movilidad, establece como uno de los ejes fundamentales para la movilidad de la ciudad, el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, “(...) **el cual tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá**”, siendo evidente que la implementación del mismo ha resultado ser traumática para los usuarios del transporte público, quienes a diario se ven enfrentados entre otras a las siguientes situaciones y problemáticas:

- Desconocimiento en el uso del sistema integrado de transporte público y su funcionamiento.
- Falta de escenarios de participación ciudadana y control social por parte de la ciudadanía.
- Sobrecupo de pasajeros y colapso de estaciones del sistema troncal de biarticulados.
- Inseguridad, presencia de habitantes de calle y ventas ambulantes dentro del sistema.
- Supresión de rutas de TPC, sin implementación previa de rutas del Sistema integrado de transporte público (SITP).
- Ausencia de cultura ciudadana en operadores y usuarios del sistema.
- Incumplimiento en las frecuencias y capacidad transportadora de las diferentes rutas implementadas.
- Falta de cobertura del sistema.
- Carencia de canales efectivos de comunicación, para el trámite de peticiones, quejas, reclamos, denuncias, etc.

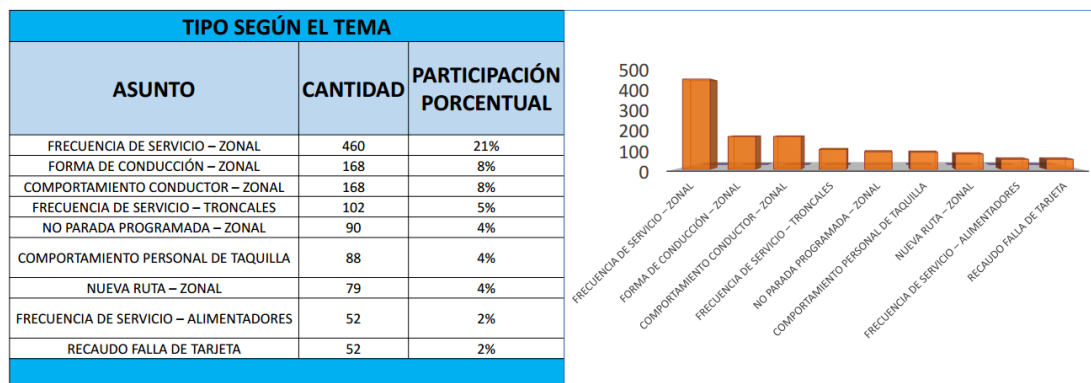
Estas situaciones han sido reiterativas y advertidas en diferentes estudios, uno de ellos informe del Observatorio de Movilidad, de la Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad de los Andes, en donde podemos evidenciar los principales factores de inconformidad con el SITP:

Gráfica 24. Aspectos positivos y negativos del transporte público



A pesar de que el sistema integrado, no cuenta con los suficientes recursos para que los usuarios interpongan de manera fácil y ágil sus peticiones quejas y reclamos, al evaluar las principales causas de inconformismo por parte de los usuarios, podemos evidenciar:

CANTIDAD DE QUEJAS RECIBIDAS DURANTE EL MES DE OCTUBRE DE 2015



Fuente: http://www.transmilenio.gov.co/sites/default/files/informe_mes_octubre.pdf

Es decir el 45% de la quejas, se presentan por situaciones relacionadas con la operación del componente zonal del Sistema integrado de transporte público SITP, y la principal razón sigue siendo las frecuencias, que se traducen para el usuario en extensos periodos de tiempo a la espera de la respectiva ruta

Al hacer un análisis respecto al número de pqr's presentadas en los últimos 3 años podemos notar un incremento de casi 400%, lo cual da testimonio del grado de insatisfacción con el sistema.

CUADRO 18
PETICIONES QUEJAS Y RECLAMOS USURIOS SITP-
2012- 2015 (junio)

CANAL DE RECEPCION	2012	2013	2014	JUN.2015	Total
Quejas y Reclamos	9.113	14.643	51.414	53.616	128.786
Sugerencias	1.015	1.617	8.244	12.593	23.469
Solicitud de Información	25.644	15.903	110.763	73.687	225.997
Total de Requerimientos	35.772	32.163	170.421	139.896	378.252

Fuente: Información suministrada por Transmilenio. Elaboró grupo auditor

Es claro que el nivel de conformidad hacia el SITP, en términos generales es muy insatisfactorio, lo cual ha dado lugar a la entrada en el escenario, de actores violentos, quienes ejecutan acciones vandálicas de manera coordinada, contra del Sistema integrado de transporte público y sus componentes, con lo cual se ha puesto reiteradamente en riesgo la integridad personal de los pasajeros, se han generado significativas pérdidas económicas para el distrito a raíz de los daños ocasionados, además de los colapsos en materia de movilidad, lo anterior evidentemente vulnera la libertad fundamental a la libre locomoción prevista en el artículo 24 de la carta Magna¹²

Un factor adicional que demuestra la inconformidad con la prestación del servicio, es la reducción en el número de viajes en el sistema, según el más reciente informe efectuado por la Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?¹³, afirma que: **“en los últimos 10 años, el número de viajes por año del transporte público colectivo en Bogotá ha decrecido a una tasa anual de 8 millones de viajes.** Aunque buena parte de ellos ha migrado a TransMilenio, que presenta un crecimiento sostenido en promedio de 30.000 pasajeros al año en este mismo período, en términos globales se presenta una pérdida considerable de viajes, que se hacen ahora en automóvil y moto. **Esto se debe principalmente a la baja calidad del servicio, representada en inseguridad y alta ocupación en el sistema TransMilenio, y en la deficiente información al usuario, baja accesibilidad y asequibilidad y cobertura insuficiente para todo el sistema de transporte público.** Estudios realizados por la Universidad de los Andes demuestran que este comportamiento tiende a continuar, debido a que el crecimiento de los ingresos de los bogotanos estimula la compra del vehículo particular. Ofrecer un sistema de transporte público de calidad es una manera de frenar este fenómeno y sus consecuencias. (Subrayado fuera de texto)

¹² Constitución Política, ARTICULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

¹³ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.10

A. ESTADO ACTUAL DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y EL CONTROL SOCIAL, EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.

ANTECEDENTES

En el año 2006, ante un cese de actividades en el sector de movilidad, el Concejo de Bogotá, consciente de la necesidad de organizar mecanismos de participación ciudadana y control social en materia de transporte público, expidió el Acuerdo 239 de 2006, el cual en su exposición de motivos:

“Como es de conocimiento de todos los bogotanos, el pasado 2 y 3 de mayo se realizó en Bogotá un paro en el transporte público, que culminó después de una reunión sostenida con miembros del Gobierno Nacional, Gobierno Distrital y representantes de los transportadores, en un acuerdo para la realización de mesas de trabajo integradas por el Gobierno Distrital y los transportadores.

La mencionada situación afecto "a los cuatro millones de personas que a diario se movilizan en buses, busetas y colectivos". No obstante lo anterior, a pesar de ser el ciudadano el usuario destinatario del servicio, quien además paga por el, no se ha tenido en cuenta como interlocutor dentro de la solución a la problemática, como lo señala la Constitución Política, que adopta la democracia participativa, reconociendo que la soberanía reside en el pueblo² y le otorga el derecho al ciudadano de participar en las decisiones que los afectan, según lo dispuesto en el artículo 2 de nuestra Carta Política”.

Estableciendo para el efecto la creación de los “Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C.”, *que para efectos del presente documentos llamaremos “CDCS de transporte público”*

El mencionado Acuerdo, se basó entre otros en el artículo 270 de la Constitución Nacional, el cual dispone que la ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados.

La ley 489 de 1998, señala en su artículo 32 ibídem, que todas las entidades y organismos de la Administración Pública tienen la obligación de desarrollar su gestión acorde con los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública, pudiendo realizar para ello todas las acciones necesarias con el objeto de involucrar a los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil en la formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública, realizando, entre otras acciones, el apoyo a los mecanismos de control social que se constituyan y en el artículo 34 indica que cuando los ciudadanos decidan constituir mecanismos de control social de la administración, en particular mediante la creación de veedurías ciudadanas, la administración estará obligada a brindar todo el apoyo requerido para el ejercicio de dicho control.

Habiendo transcurrido 10 años desde la expedición del mencionado proyecto de acuerdo, vemos que se repiten una y otra vez, las causas que dieron origen al mismo; personas que siguen acudiendo a las vías de hecho, sobre los mecanismos legales de participación ciudadana y control social, previstos en el ordenamiento jurídico Colombiano, los Bogotanos vemos con preocupación que continuamente grupos organizados llevan a cabo continuos bloqueos, al sistema integrado de transporte público, incitando a jóvenes y transeúntes a ejecutar acciones anárquicas, en contra del sistema de transporte las cuales ponen en peligro la integridad física de todos los ciudadanos, además de causar daños materiales a los componentes del sistema de transporte así como a la propiedad privada de vecinos y transeúntes de las zonas de influencia de estaciones y paraderos.

Al evaluar el desarrollo de los *CDCS de transporte público*, constatamos que en el año 2012 se expidió el Decreto 86 de 2012, el cual tenía como finalidad convocar dichas organizaciones, y en especial el previsto en el artículo 4°, del Acuerdo 230 de 2009, es decir el comité distrital de usuarios, señalando al respecto *“una vez conformados los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo y colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C., éstos elegirán dos usuarios por localidad, quienes conformarán el Comité Distrital de Usuarios”* y estableciendo que *“éste sería órgano interlocutor válido ante la Administración Distrital”*.

Por lo anterior efectivamente se crearon una serie de comités, en todo caso **máximo un comité por cada Unidad de planeamiento zonal UPZ**, según se desprende de la lectura de la Resolución de la Secretaria de Movilidad No. 136 de 15 de Mayo de 2013, por medio de la cual *“se reconoce a los voceros de los comités de desarrollo y control social de usuarios del servicio público de transporte terrestres automotor, masivo, colectivo e individual de pasajeros de Bogotá, Distrito Capital.*

En el año 2015, la Secretaria Distrital de Movilidad, expidió la resolución 446 de 2015, por medio de la cual se reconoció el Comité de Desarrollo y Control Social de Usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Masivo, Colectivo e Individual de Pasajeros en Bogotá, Distrito Capital.

Ahora bien, resulta pertinente señalar que según el acuerdo 239 de 2006, *CDCS de transporte público*, puede ser conformado por cincuenta (50) usuarios de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, en donde encuentro que existe una significativa falla en el proceso, que no ha permitido que éstas organizaciones puedan tener el suficiente impacto o penetración en la ciudadanía, con el fin de ser interlocutores entre su comunidad y las entidades distritales, lo cual conllevaría al mejoramiento del sistema integrado de transporte público. Es que al hacer una interpretación sistemática al mencionado acuerdo, se puede establecer que dicha norma no plantea en ningún momento que exista un solo comité por cada UPZ, como se puede evidenciar en el acuerdo 239 2006 artículo 4° que establece:

“Integración a nivel local y distrital. Los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo,

colectivo e individual de pasajeros, de cada UPZ, elegirán el respectivo vocero de la UPZ, dichos voceros de las UPZ se constituyen en comité de usuarios de la localidad, quienes elegirán 2 usuarios por localidad, creando así el Comité Distrital de Usuarios – subrayado, negrillas fuera de texto

Es evidente que la norma anterior solo plantea la integración a nivel Local y Distrital pero la **ELECCIÓN DEL VOCERO DE LA UPZ** se realiza **ENTRE TODOS LOS COMITÉS QUE HACEN PARTE DE LA MISMA** y no como se estaría realizando: un comité y un vocero por cada UPZ, lo cual evidentemente coartaría de manera significativa la participación de los usuarios en éstas importantes organizaciones, que considero son de vital importancia en el mejoramiento de la calidad del servicios de transporte en la ciudad. En todo caso, en el hipotético caso que la anterior interpretación se encontrara errada, y efectivamente un comité compuesto por 50 personas, tuviera la potestad de representar una UPZ, resulta pertinente hacer un análisis a la siguiente tabla:

20 UPZ'S CON MAYOR DENSIDAD POBLACIONAL A 2015			
Nombre UPZ	Total	Hombres	Mujeres
UPZ Venecia	143.438	70.065	73.373
UPZ Bosa Occidental	202.958	100.699	102.259
UPZ Bosa Central	237.054	115.811	121.243
UPZ Castilla	146.835	72.047	74.788
UPZ Timiza	145.725	69.280	76.445
UPZ Patio Bonito	190.819	95.953	94.866
UPZ Fontibón	148.156	70.951	77.205
UPZ Las Ferias	112.129	53.566	58.563
UPZ Minuto De Dios	155.320	74.751	80.569
UPZ Boyaca Real	112.205	53.616	58.589
UPZ Garces Navas	171.400	81.391	90.009
UPZ Engativá	152.465	75.208	77.257
UPZ Suba	169.349	80.685	88.664
UPZ El Rincon	355.346	171.901	183.445
UPZ Tibabuyes	275.556	134.094	141.462
UPZ Ciudad Montes	108.899	50.532	58.367
UPZ Marruecos	106.616	54.174	52.442
UPZ Lucero	177.614	87.635	89.979
UPZ Ismael Perdomo	189.678	92.927	96.751
UPZ Jerusalem	116.103	56.777	59.326

Elaborado con base a Tabla No. 6 de Proyecciones de población de Bogotá D.C. , según sexo y por Unidad de Planificación Zonal (UPZ) dentro de cada localidad. DANE-Secretaría Distrital de Planeación SDP : Convenio específico de cooperación técnica No 096-20072005 - 2011 - 2015.

La anterior tabla nos muestra, las 20 UPZ's con mayor proyección de población, salta a la vista las significativas cifras de población por UPZ, de lo cual formulo la siguiente interrogante: **¿Es representativo de una UPZ, un vocero elegido por menos del 1% de la población que habita dicha UPZ?** La respuesta es evidentemente lógica, de ninguna manera, no es esa la finalidad del citado acuerdo, lo cual ha dado lugar a un completo desconocimiento de dichas organizaciones por parte de la gran mayoría de usuarios del sistema integrado de transporte público, siendo pertinente proponer a través del presente proyecto de acuerdo y con miras de mejorar la calidad del sistema integrado de transporte público (SITP), realizar una aclaración en el sentido expuesto anteriormente al artículo 4° del Acuerdo 239 de 2006, así como algunas modificaciones al cuerpo del acuerdo, puesto que se hace necesaria potencializar los comités de desarrollo y control social de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en Bogotá D.C., promoviendo su masiva creación por parte de los usuarios y permitiendo que dichas organizaciones, se constituyan además de nivel vecinal dispuesto en la norma, alrededor de los siguientes del Sistema integrado de transporte público: Rutas, paraderos, estaciones y portales, esto con el fin de aprovechar, los escenarios que nos proveen dichos componentes, para la promoción y el surgimiento de nuevos *CDCS de transporte público*, en estaciones, paraderos, portales e inclusive en torno a la vigilancia y control de rutas determinadas, en todo caso aclarando que un usuario solo podrá ser parte de uno de éstos comités, exceptuando los comités Locales y distritales.

B. ACCESO A LA INFORMACIÓN, ATENCIÓN AL USUARIO

Es claro que el nivel de desconocimiento de la ciudadanía frente al sistema es uno de las principales causas de la insatisfacción por parte de los usuarios hacia el SITP, dicha situación obedece a la falta de implementación de canales apropiados de comunicación, con el fin de dar a conocer las rutas implementadas y modificaciones a las mismas así como sus frecuencias, cobertura, horarios, los diferentes componentes del sistema, los derechos de los usuarios, campañas de sensibilización y mecanismos de participación ciudadana y control social.

Algunos comentarios de la ciudadanía al respecto:

- **@Sebasdebelal_99 5 mar.**
- *@Diego_Molano mi Dr Diego buenas tardes. Le apporto mis ideas: pedagogia sobre funcionamiento de sitp, mas paraderos*
- **@andresenchia**
@apelaez1 cierto, el sistema de información del SITP es pésimo
- **@Gerardor1978 29 feb.**

@sitpbogota y dale, esa ruta ya no esta oprando, la quitaron por baja demanda y se la asignaron a sitp provisional, den informacion verídica

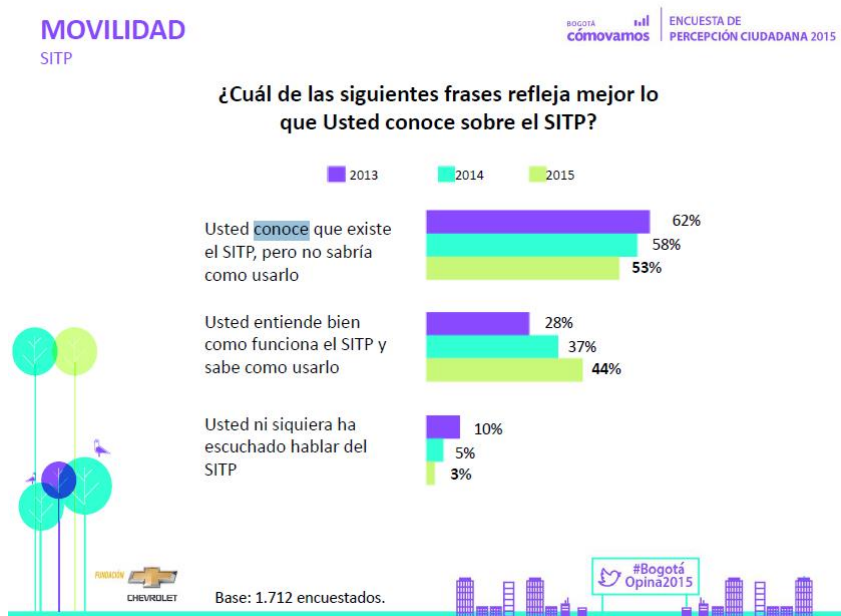
○ **@SnowdenLeaks 22 feb.**

@SITPBTA Arreglen su información, rutas desactualizadas e improvisadas, negligencia! #SITP

○ **@Ednacort 18 feb.**

@sitpbogota deberían colocar en el interior de cada #Sitp #Información sobre el cambio de ruta.

La encuesta de percepción ciudadana¹⁴ del año 2015 muestra los siguientes resultados, respecto al nivel de conocimiento del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP):



En tal sentido la universidad de los Andes, en el informe de la Universidad de los Andes, denominado ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, respecto al acceso a la información, evidencia los siguientes retos:

- *La entrada en operación de nuevas troncales e infraestructura del sistema TransMilenio **requiere implementar procesos de información al usuario en los que se den a conocer las modificaciones en la operación. El conocimiento del sistema por parte de los usuarios contribuye a una operación eficiente.***¹⁵

¹⁴ Bogotá cómo vamos, Encuesta de Percepción ciudadana 2015 Bogotá, p. 38

¹⁵ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.25

- *Frecuencias y confiabilidad: Como parte del monitoreo constante del Sistema, se debe mantener un control y revisión constante de las frecuencias de las rutas; de esta manera, periódicamente se pueden realizar los ajustes pertinentes a la programación de rutas teniendo en cuenta las condiciones variables del tráfico y demanda. **Por otro lado, aprovechando los sistemas de comunicación y de posicionamiento satelital, se debe mejorar la confiabilidad en los horarios y frecuencias de las rutas para disminuir los tiempos de espera de los usuarios. Esto se puede lograr con información confiable en tiempo real a los usuarios**¹⁶.*
- ***Para que los ciudadanos usen apropiadamente el Sistema deben contar con la información correcta y actualizada. En este sentido se deben mantener y mejorar los canales de acceso a la información (Internet, aplicaciones móviles, puntos de atención, puntos de recarga, líneas de atención al cliente, etc.). Resaltado fuera de texto** Además, se debe proveer información clara en el paradero, como por ejemplo mapas guía, información de rutas, horarios y puntos de recarga cercanos. Al interior del vehículo debe existir información sobre el nombre de la ruta que se está abordando y un mapa con la ubicación de paraderos¹⁷*

Dichas problemáticas, guardan extrema consonancia, con las problemáticas evidenciadas en el proceso de investigación y contexto del presente proyecto de acuerdo, siendo pertinente adoptar e implementar, mecanismos que garanticen una efectiva atención al usuario, facilitar el acceso a la información respecto al SITP y propiciar escenarios efectivos de participación ciudadana y control social por parte de los usuarios, para que reciban un servicio con estándares de calidad, continuidad y eficiencia, necesidad que fue prevista en el Decreto 309 de 2009, "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones" el cual en su artículo 5° dispuso algunos *objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario*, entre ellos, estableció en su numeral séptimo: *"Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: **La conectividad; la consolidación de la información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO**".*

¹⁶ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29

¹⁷ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29

1. ACCESO EFECTIVO A INFORMACIÓN REFERENTE AL USO DEL SITP

1.1. Necesidad de implementación y puesta en marcha de las TIC'S en el sistema integrado de Transporte Público, para el mejoramiento de la calidad del servicio al usuario.

En consonancia con los puntos anteriores, el mejoramiento de la calidad del servicio público de transporte a través del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP) así como su sostenibilidad hacia futuro, depende en gran parte, del hecho de proveer a los usuarios información suficiente, oportuna y clara respecto a la operación del sistema, para lo cual se debe poner a disposición de los usuarios todas las herramientas tecnológicas, que estén al alcance de la administración con el fin de mejorar la prestación del servicio, lo anterior es una realidad que se puede percibir en la gran mayoría de entidades y órganos estatales, desde la entrada en vigencia del programa “gobierno en línea” el cual se enmarca, en la Ley 1341 de 2009 estableciendo la obligación de las entidades públicas de: ***“adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el desarrollo de sus funciones”***, en el mismo sentido se establece en el parágrafo 1°, del artículo 5°: ***“Las entidades de orden nacional y territorial incrementarán los servicios prestados a los ciudadanos a través del uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones”***.

Recientemente el Gobierno nacional expidió el decreto 2573 de 2014, el cual estableció una serie de obligaciones para las entidades de orden nacional y territorial, con el fin de masificar el programa “gobierno en Línea”, señalando en su artículo 5°: ***“Componentes los fundamentos de la Estrategia serán desarrollados a través de 4 componentes que facilitarán la masificación de la oferta y la demanda del Gobierno en Línea. 1. TIC para Servicios. Comprende la provisión de trámites y servicios a través de medios electrónicos, enfocados a dar solución a las principales necesidades y demandas de los ciudadanos y empresas, en condiciones de calidad, facilidad de uso y mejoramiento continuo.”***

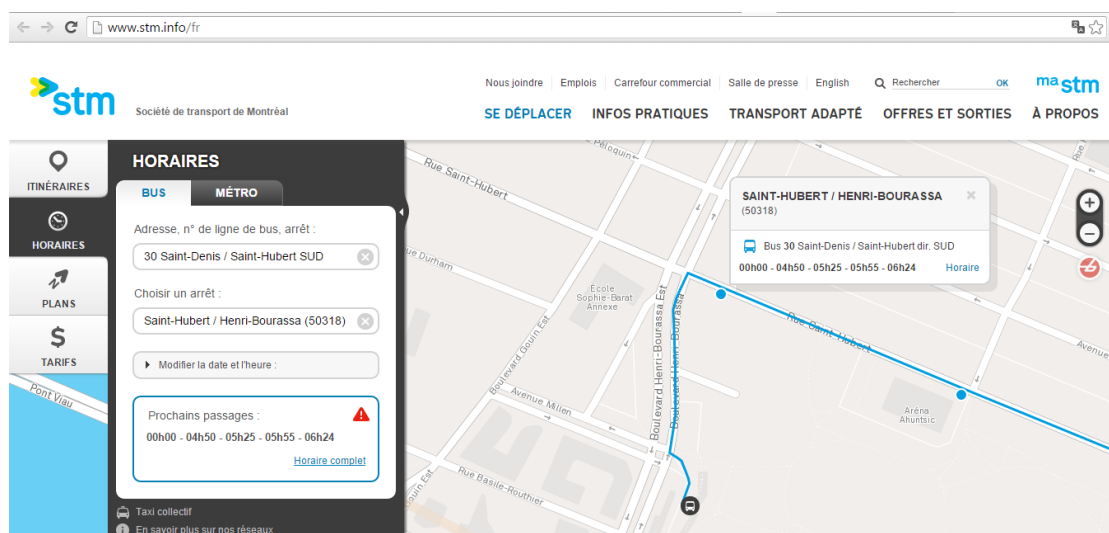
De las normas expuestas podemos concluir que en el caso específico del sistema integrado de transporte público (SITP), resulta imperativo implementar herramientas, que realmente suplan la demanda de los usuarios en materia de TIC's, especialmente lo que respecta a los siguientes:

1.2. ***Aplicaciones que aprovechen el posicionamiento satelital, instalado en la flota de vehículos, con el fin de proveer información en tiempo real sobre las rutas, disminuyendo los tiempos de espera de los usuarios***¹⁸.

¹⁸ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29

El SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP) cuenta con un Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y atención al Usuario – **SIRCI**, el cual está conformado entre otros por los **subsistemas de control de flota, y de información y servicio al usuario**, el cual en términos castizos, puede ofrecer a los usuarios en tiempo real, la ubicación de su ruta con el fin de que éste programe su tiempo. Es pertinente tener en cuenta que dicho servicio ha resultado muy eficiente, entre otras en las siguientes ciudades:

Montreal: El sistema es operado por la Sociedad de Transporte de Montreal, (corporación pública), ofreciendo un sistema de transporte público eficiente (autobús y metro), a través de su plataforma web ofrece información sobre la ubicación en tiempo real de la ruta y hora de llegada al paradero seleccionado. De igual manera ofrece información respecto a horas exactas de llegada a los paraderos a través de los siguientes medios; Aplicaciones móviles, SMS, en el paradero con tabla de información que hace parte del mismo, y a través de folletos impresos.



Fuente: <http://www.stm.info/>

Munich: El sistema implementado, permite entregar información al pasajero actualizado sobre los tiempos de viajes y arribos a cada paradero; esta información es desplegada tanto en kioscos interactivos o electrónicos (electronic kiosk), donde se pueden consultar las rutas y adquirir los pasajes, como en las mismas paradas del autobús, lo que se conoce como información de viaje o travel information

Glasgow: Se implementó un sistema de información basado en tags de radiofrecuencia, debido a que existen más de noventa operadores de buses, lo que obligaba a buscar una solución estándar y a bajo costo. Para lo cual se agregó un tag de radiofrecuencia en cada bus, a un costo aproximado de US\$ 65 por máquina, el cual es leído en sesenta puntos preestablecidos, enviando

las lecturas, a un centro remoto, donde se procesan y se evalúan las frecuencias de recorridos. (Scrase, 1998)

La evaluación de los usuarios fue muy positiva en ambas ciudades (48% y 77% respectivamente), **indicándose que la entrega de información les permitió hacer un mejor uso de su tiempo y ser más tolerantes a las demoras eventuales que pudieran ocurrir con el servicio, así por ejemplo, ante una demora de entre 5 y 15 minutos, el 56% de los usuarios, declaró estar dispuesto a esperar el transporte público, antes de cambiar de modo de transporte. (Scrase, 1998)**

San Francisco, Estados Unidos: El sistema fue implementado por una empresa privada NextBus, quienes implementaron el sistema con la idea de eliminar la incertidumbre en el transporte público al otorgar a los viajeros la posibilidad de saber cuánto tiempo tardará en llegar el próximo bus a un paradero específico. **De esta forma se mejoró la tasa de satisfacción de los usuarios, ya que por ejemplo, los pasajeros estuvieron menos expuestos a la intemperie y a los criminales, entregándoseles la información sobre las llegadas a cada paradero precisas al minuto, además de información respecto al número de pasajeros en cada autobús a los potenciales pasajeros**

Los pasajeros pueden obtener información de tránsito siguiente cuando, donde y como quieran información de la llegada NextBus se pone a disposición a través de Internet a los dispositivos móviles como teléfonos inteligentes y tabletas, computadoras, y los signos que se encuentran en las paradas de autobús y estaciones de tránsito LED. También puede texto para recibir información de llegada y suscribirse para recibir mensajes pertinentes a la ruta.¹⁹ También es posible consultar dicha información actualmente a través del portal web de Nextbus http://www.nextbus.com/#!/sf-muni/E/E_I_F00/4513/4517.

Sin lugar a dudas son muchas las bondades de esta herramienta y resulta contradictorio, que no se ponga a disposición de los usuarios la mencionada información, a través del SIRCI, dotando a los usuarios de tan útil herramienta, lo cual mejoraría considerablemente la satisfacción de los usuarios con el sistema, por lo cual se propone en el presente proyecto de acuerdo, la obligatoriedad para que la Secretaria Distrital de Movilidad y Transmilenio en calidad de Gestor del sistema integrado de transporte público, en el término de seis (6) meses implementen bien sea a través de medios propios o de las aplicaciones existentes tales como Moovit, Google Transit, Tullave o demás medios, que permitan a los usuarios tener acceso a la ubicación en tiempo real de las rutas del Sistema integrado de transporte público (SITP).

¹⁹ Naciones Unidas, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, “Telemática un nuevo escenario para el transporte automotor”, Santiago de Chile, agosto de 2001

2. Atención al usuario a través de Internet y aplicaciones dispositivos móviles como teléfonos inteligentes y tabletas, computadoras

Como lo señalamos anteriormente, el uso de las TIC's, para mejorar la calidad en la atención al usuario, desde la expedición de la Ley 1341 de 2009 y su decreto reglamentario, resulta ser obligatorio para las entidades territoriales, compromiso que Bogotá y especialmente el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), no pueden evadir de ninguna manera, y por el contrario es pertinente implementar aplicaciones que le permitan a los usuarios interponer sus peticiones, quejas, reclamos, denuncia entre otros, a través de sus dispositivos móviles, lo cual facilitaría en gran medida el derecho de los usuarios a interponer sus pqr's, y mejorar la calidad de la prestación del servicio.

Adicional a lo anterior, el diseño de dicha aplicación móvil, que además éste conectada al centro regulador de urgencias, Policía de Transmilenio o Policía metropolitana según sea en caso, permitiría a los usuarios denunciar en tiempo real situaciones que alteren el normal funcionamiento del sistema integrado de transporte público, denuncias que normalmente un usuario no haría a través de llamadas al centro de regulador de urgencias, bien sea por que la situación no lo permite o por que eventualmente se vería expuesto a riesgos a su integridad personal, situaciones tales como:

- a. Ingreso irregular a las estaciones y demás componentes del sistema.
- b. Presencia habitantes de calle.
- c. Presencia de vendedores informales.
- d. Conatos de bloqueos o manifestaciones u acciones vandálicas, en contra de los componentes del sistema integrado de transporte público.
- e. Denuncia respecto a sujetos que estén efectuando, hurtos mediante la modalidad de cosquilleo, lo cual permitiría en tiempo real tener descripción física de los mismos, facilitando las labores de la policía en la identificación de las bandas criminales que operan dentro del sistema de transporte masivo Transmilenio.
- f. Delitos contra la moralidad pública.
- g. Demás delitos y contravenciones que afecten el normal funcionamiento del sistema.

La implementación de ésta herramienta resulta ser prioritaria, puesto que a pesar de las medidas que se han tomado para reducir los índices de inseguridad en el sistema integrado de transporte público, resulta imperativo contar con la activa colaboración de los ciudadanos, para afrontar situaciones como las anteriormente enumeradas, con ello además se lograra disuadir la acción delictiva, disminuyendo la percepción de

inseguridad y recuperando la legitimidad de la fuerza pública, que presta los servicios de vigilancia al sistema, y es que las cifras en dichas materia no son alentadoras, puesto que revelan que las medidas que se han tomado han resultado ser insuficientes en la materia; según el ranking publicado por la fundación Thomson Reuters (2014), se evidencia que el sistema de transporte más peligroso para las mujeres en el mundo es el de la ciudad de Bogotá.

El sistema de transporte de Bogotá, D.C., fue calificado de la siguiente manera:



(Thomson Reuters Foundation, 2014)

Igualmente ante la pregunta: ¿Qué tan seguro considera usted que es el servicio de transporte en la ciudad?, el sistema de transporte capitalino fue el peor calificado. Así lo evidencia la siguiente imagen:



(Thomson Reuters Foundation, 2014)

Dicho estudio además evaluó variables como la confianza en las autoridades, las agresiones verbales o físicas, y como resultado en todos los factores, el sistema de transporte capitalino obtuvo los peores resultados.

3. Información acerca de horario exacto de llegada a los diferentes paraderos, con base a las frecuencias establecidas en los contratos de concesión y el seguimiento a las rutas.

Tal y como establecimos anteriormente el - SIRCI - Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y atención al Usuario cuenta con los subsistemas de control de flota, y de información y servicio al usuario, los cuales permiten ofrecer a los usuarios en tiempo real, la ubicación de su ruta, siendo posible construir con base a los contratos de concesión y un seguimiento a cada una de las rutas una tabla con tiempos de llegada a cada uno de los paraderos, estaciones y portales del sistema integrado.

Dicha información, así como el mapa del recorrido de la ruta deberá estar disponible para consulta en todos los paraderos, estaciones y portales del sistema.

Un ejemplo de dicha metodología, se puede observar en el sistema de transporte de la Ciudad de Montreal:

En vigueur du 4 janvier au 20 mars 2016

113 • Direction est		
Lundi au vendredi		
A 60875 Terminus Laffleur / Newman	B 56788 Clément / Laffleur	C 57067 Jean-Brillon / Marie-Claire
04h 45 59	53	
05h 14 30 46	07 22 38 54	00 14 29 45
06h 01 15 30 45 »	09 23 38 54	02 17 31 46
07h » 21 31 41 50 58	» 30 40 50 59	03 » 39 49 59
08h 13 30 45	07 21 38 53	08 16 30 47
09h 00 15 30 42 54	08 23 38 50	02 17 32 47 59
10h 05 16 28 40 52	02 13 24 36 48	11 21 32 44 56
11h 05 16 27 39 51	00 13 24 35 47 59	08 21 32 43 55
12h 03 15 26 37 48 59	11 23 34 45 56	07 19 31 42 53
13h 10 22 33 43 53	07 18 30 42 52	04 15 26 38 50
14h 03 12 20 28 36 44 »	02 12 21 29 37 45 53	00 10 20 29 37 45 53
15h 05 14 30 48	» 14 24 40 58	01 » 15 24 34 50
16h 10 34	20 44	08 30 54
17h 03 32 59	12 41	22 49
18h 26 56	08 35	16 43
19h 25 54	04 33	12 41
20h 23 53	02 31	10 39
21h 24 56	01 32	09 40
22h 28 59	04 36	10 42
23h 30	07 38	13 44
00h 00 30	08 37	14 43
01h 00	07	13

Horaires en **CARACTÈRE GRAS** : bus avec rampe avant.
 » Durant cette période, le service est à toutes les 7 minutes ou moins. Pour connaître l'heure de passage des bus avec rampe avant, consultez les horaires ajustés aux événements.

PARCOURS 113 • Direction est	
Rue/Intersection de l'arrêt	Arrêt*
A Terminus Laffleur / Newman	✓ 60875
Laffleur / Wanklyn	✓ 57055
Laffleur / Wanklyn	✓ 56778
Jean-Milot / Laffleur	✓ 56784
Jean-Milot / Louis-Fortier	✓ 56764
Bergevin / des Oblats	✓ 56761
Bergevin / No 318	✓ 56733
Bergevin / Jean-Milot	✓ 56755
Bergevin / No 411	✓ 57066
Bergevin / Clément	✓ 56757
Clément / Louis-Fortier	✓ 56776
B Clément / Laffleur	✓ 56788
Clément / d'Amour	✓ 56799
Clément / Trudeau	✓ 56810
Trudeau / Jean-Milot	✓ 56803
Newman / 90e Boulevard	✓ 56817
Newman / Dollard	✓ 56834
Dollard / Gloria	✓ 56832
Dollard / Réjane	✓ 56844
Dollard / Chartrand	✓ 57105
Dollard / Saguenay	✓ 56873
C Jean-Brillon / Marie-Claire	✓ 57067
Jean-Brillon / Rancourt	✓ 56888

Fuente: http://www.stm.info/sites/default/files/planibus_janv2016/en/113.pdf

Como podemos observar en la tabla izquierda hay tres columnas, cada una corresponde a un paradero y en ellas se reflejan los minutos de cada hora, en la cual el bus hará arribo a dicho paradero, facilitándole al usuario planear su viaje y no estar durante extensos periodos de tiempo, esperando el respectivo bus.

Las anteriores medidas en materia de atención a los usuarios y acceso a la información, contribuirían mejoramiento en la calidad del servicio y el empoderamiento²⁰ de la ciudadanía sobre nuestro sistema integrado de transporte

²⁰ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29 “Para que los ciudadanos usen apropiadamente el Sistema deben contar con la información correcta y actualizada. En este sentido se deben mantener y mejorar los canales de



público, lo que a su vez implica un incremento en el número de viajes en transporte público, que impactaría de manera positiva en la construcción de una Bogotá sostenible.

II. MARCO JURIDICO EN QUE SE FUNDAMENTA EL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo, se fundamenta en los siguientes:

- **Constitución Política de Colombia**

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.*

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

- **ARTICULO 24.** *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*
- **ARTICULO 103.** *Son mecanismos de participación del pueblo en ejercicio de su soberanía: el voto, el plebiscito, el referendo, la consulta popular, el cabildo abierto, la iniciativa legislativa y la revocatoria del mandato. La ley los reglamentará.*

El Estado contribuirá a la organización, promoción y capacitación de las asociaciones profesionales, cívicas, sindicales, comunitarias, juveniles, benéficas o de utilidad común no gubernamentales, sin detrimento de su autonomía con el objeto de que constituyan mecanismos democráticos de representación en las diferentes instancias de participación, concertación, control y vigilancia de la gestión pública que se establezcan.

acceso a la información (Internet, aplicaciones móviles, puntos de atención, puntos de recarga, líneas de atención al cliente, etc.).

Además, se debe proveer información clara en el paradero, como por ejemplo mapas guía, información de rutas, horarios y puntos de recarga cercanos. Al interior del vehículo debe existir información sobre el nombre de la ruta que se está abordando y un mapa con la ubicación de paraderos”

- **ARTICULO 365.** *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

- **Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"**

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

- **Código Nacional de tránsito Terrestre LEY 769 DE 2002**

Artículo 1º. Ámbito de aplicación y principios.

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

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

- **Ley 1341 de 2009:**

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

- **Decreto Ley 019 de 2012.**

ARTICULO 4. CELERIDAD EN LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS.

Las autoridades tienen el impulso oficioso de los procesos administrativos; deben utilizar formularios gratuitos para actuaciones en serie, cuando la naturaleza de ellas lo haga posible y cuando sea asunto de su competencia, suprimir los trámites innecesarios, sin que ello las releve de la obligación de considerar y valorar todos los argumentos de los interesados y los medios de pruebas decretados y practicados; **deben incentivar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones a efectos de que los procesos administrativos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas; y deben adoptar las decisiones administrativas en el menor tiempo posible.**

- **Decreto 1421 de 1993**

ARTÍCULO.- 6o. **Participación comunitaria y veeduría ciudadana. Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local.**

De conformidad con lo que disponga la ley, el Concejo dictará las normas necesarias para asegurar la vigencia de las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y comunitaria y estimular y fortalecer los procedimientos que garanticen la veeduría ciudadana frente a la gestión y la contratación administrativas.

- **Decreto distrital 309 de 2009 "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"**

Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del

presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Parágrafo.- La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma que se defina por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006. Este cronograma deberá ser revisado y ajustado periódicamente de conformidad con los resultados de los estudios previos y con el desarrollo de ejecución de las obras.

Artículo 5°.- Objetivos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Para el logro de los fines del Plan Maestro de Movilidad, además de los establecidos expresamente en dicho Plan, se establecen los siguientes objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:

1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.
6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros
7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.
9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

Artículo 29°.- Proceso de divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad efectuará los procesos de divulgación y difusión con los actores actuales del transporte, para incentivar su participación en el SITP **así como campañas institucionales de información a la ciudadanía acerca del nuevo sistema.**

(...)

Artículo 30°.- Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades y organismos distritales, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad, garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales, partiendo de una adecuada y completa divulgación del presente Decreto. Igualmente, adelantarán las acciones correspondientes que permitan facilitar la participación del sector transportador en los procesos de implementación.

- **Decreto 319 de 2006 Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.**

Artículo 12 Estructuración del sistema de movilidad.

El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.

Artículo 13 Definición del sistema integrado de transporte público.

El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Artículo 15 Integración del Transporte Público.

El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:

*La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

**La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.*

- **Acuerdo 489 de 2012: “Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana”.**

Artículo 28. Programa de Movilidad Humana

(...)

1. **Implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.** Para avanzar hacia el objetivo de ofrecer un óptimo servicio de transporte público zonal, entrará en operación, de manera gradual y a partir de 2012, el SITP, planteando como meta la implementación total a finales del año 2013. La ciudad debe avanzar hacia la consolidación e integración efectiva del Sistema, incluyendo todos los modos de transporte. Este Sistema deberá contar con equipamientos de transporte que organicen las actividades alrededor de la operación asociadas a la flota, garantizando buenas prácticas de manejo ambiental y urbano. Adicionalmente, se dotará la ciudad de puntos de intercambio modal y paraderos para facilitar y promover el uso eficiente de los diferentes modos de transporte en un marco de integración.

(..)

11. Movilidad humana informando y participando. La interacción entre los ciudadanos y el Programa de Movilidad Humana es fundamental y deberá ser permanente. Como soporte a esta actividad la información es uno de los insumos a partir de los cuales se construirá y fortalecerá esta interacción. En respuesta a esta demanda, se formularán proyectos asociados con tecnología y producción de información los cuales en su estructuración incorporan componentes enfocados a la creación o mejoramiento de los canales de comunicación, uso de programas libres e interacción que buscan fortalecer el vínculo entre la Secretaría y la ciudadanía en general.

III. ANTECEDENTES DE TRAMITE ANTE EL CONCEJO DE BOGOTÁ

El presente proyecto ha sido presentado en dos ocasiones, recibiendo cuatro (4) ponencias positivas, algunas de ellas con modificaciones, de las cuales se incorporan algunas, en el presente proyecto.

De igual manera tiene concepto viable por parte de la administración con algunas observaciones, las cuales han sido adaptadas en la presente versión.



#	RADICACIÓN	No. PROYECTO	AUTOR	PONENTES	SENTIDO DE LA PONENCIA
1	30-mar-16	131	Diego Andrés Molano Aponte	Venus Albeiro Silva Gómez y Celio Nieves Herrera (coordinador)	Positivas
2	07-oct-16	484	Diego Andrés Molano Aponte	Gloria Elsy Díaz Martínez, María Victoria Vargas Silva (coordinadora)	Positivas
3	02-ago-16	332	Diego Andrés Molano Aponte	Venus Albeiro Silva Gómez y Yefer Yesid Vega Bobadilla (coordinador)	Positivas
4	24-enero-2017	096	Diego Andrés Molano Aponte	Armando Gutiérrez González, Álvaro José Argote Muñoz (coordinador)	Positivas
5	Mayo - 2017	305	Diego Andrés Molano Aponte	Dora Lucia Bastidas Ubate	Positivas

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

La presente iniciativa, se enmarca dentro de las competencias dispuestas por el **Decreto 1421 De 1993**, numerales 1, 10, 19 y 25 del artículo 12:

- **Artículo 8. Funciones Generales.** El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo...”.
- **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 que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadanas.

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

(...)

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

V. IMPACTO FISCAL

El artículo Séptimo de la ley 819 de 2003 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 la acciones previstas en el presente proyecto de acuerdo, **se encuentran contemplados misionalmente** por la Secretaría de Seguridad, la Secretaria de Movilidad, Transmilenio S.A., el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal IDPAC y la Oficina de Alta Consejería Distrital de Tecnologías de Información y Comunicaciones TIC de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Cordialmente,

Diego Andrés Molano Aponte.
Concejal.
Autor

Ángela Sofía Garzón Caicedo.
Concejal.

Diego Fernando Devia Torres.
Concejal.

Daniel Palacios Martínez
Concejal.

Andrés Forero Molina.
Vocero Bancada Centro Democrático

Pedro Javier Santiesteban Millán.
Concejal.

PROYECTO DE ACUERDO N° 322 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 239 DE 2006 Y SE DICTAN ALGUNAS DISPOSICIONES PARA EFECTIVIZAR EL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y LA ATENCIÓN AL USUARIO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confiere los numerales 1, 10, 19 y 25 del artículo 12 del Decreto – Ley 1421 de 1993

ACUERDA

CAPITULO I

Se dictan disposiciones sobre Participación Ciudadana y el Control Social, en materia de Transporte Público En Bogotá D.C.

ARTICULO 1°. Modifíquese el artículo segundo del Acuerdo 239 de 2006, en el siguiente sentido:

ARTÍCULO SEGUNDO.- Asamblea constitutiva: Los usuarios interesados en conformar el Comité de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros podrán convocar a una asamblea constitutiva. Para tal fin contarán con el apoyo de la Secretaria Distrital de Movilidad y el gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en la divulgación e información acerca de la asamblea y las funciones de los comités.

Se definen como espacios territoriales para la constitución de Comités de Desarrollo y Control Social, los siguientes:

- a. Nivel vecinal.
- b. Paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- c. Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- d. Portales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

En cada espacio territorial, se podrán crear tantos Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros como sea posible de acuerdo a la cantidad de usuarios en el espacio territorial.

Los usuarios interesados en conformar el Comité de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros podrán convocar a una asamblea constitutiva para tal fin, contarán con la colaboración de la Secretaria Distrital de Movilidad y el gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el fin de que éste disponga cárteles informativos y/o cualquier otro medio pertinente para informar a los usuarios, acerca de la asamblea y la función de los comités.

PARÁGRAFO PRIMERO: Cada Comité de Desarrollo y Control Social de usuario del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros estará integrado por mínimo cincuenta (50) usuarios, en el caso de comités conformados por personas con discapacidad, se podrán constituir con mínimo treinta (30) usuarios.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En el marco de la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, ONU 2006, como medida afirmativa contra las barreras que evitan la participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con las demás, el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal IDPAC, en el marco de sus competencias, adelantará procesos de promulgación de los comités de desarrollo y control social, con dicha población para lo cual podrán hacer uso de medios como Registro para la Localización y Caracterización de Personas con discapacidad o los que considere pertinentes.

PARÁGRAFO TERCERO: El Comité de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, elaborará el acta de constitución en la que consten: nombre de los integrantes, documento de identidad, funciones, nivel territorial, duración y lugar de residencia y el nombre del vocero.

PARÁGRAFO CUARTO: Dicha acta será inscrita ante el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal, señalando el espacio territorial en donde se constituyó (Vecinal, paradero, estación o portal), y la UPZ a la que pertenece.

Ningún ciudadano podrá ser miembro de más de un comité de desarrollo y control social del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, exceptuando los comités, establecidos en el artículo cuarto del acuerdo 239 de 2006, el director del instituto Distrital de participación y acción comunal deberá verificar dicha situación y llevar un registro actualizado, de los usuarios integrantes de cada comité y su respectiva junta directiva.

Una vez inscrita el acta en el respectivo Instituto Distrital de participación y Acción Comunal, la entidad cuenta con diez (10) días hábiles, para realizar las respectivas verificaciones y remitir a la Autoridad de Tránsito competente, para que ésta reconozca el comité mediante resolución motivada, dentro de los diez (10) días siguientes.

ARTICULO 2°. Modifíquese el artículo cuarto del Acuerdo 239 de 2006, en el siguiente sentido:

ARTÍCULO CUARTO.- Integración a nivel Local y Distrital. Los Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, de cada UPZ, elegirán el respectivo vocero de la UPZ, dichos voceros de las UPZ, se constituyen en comité de usuarios de la localidad, quienes elegirán 2 usuarios por localidad, quienes conformaran el Comité Distrital de Usuarios, éstos comités, además deberán contar, con la presencia de mínimo un (1) vocero de los comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, conformado por personas con discapacidad.

El periodo de los usuarios elegidos para ser parte del comité local o distrital será de dos (2) años, al cabo del cual se deberán efectuar nuevas elecciones, en las que no podrán participar quienes terminen su periodo, esto con el fin de garantizar la rotación en dichas instancias.

PARAGRAFO PRIMERO: En cada UPZ, se podrán crear tantos Comités de Desarrollo y Control Social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros como sea posible, de acuerdo a la cantidad de usuarios del transporte público que hayan en la misma.

ARTICULO 3°. Modifíquese el artículo octavo del Acuerdo 239 de 2006, el cual quedara así:

ARTÍCULO OCTAVO.- Derechos de los voceros de los comités de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros. Los voceros de los comités de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros tendrán los siguientes derechos:

1. Participar como representante de los usuarios, en la junta directiva de la sociedad de economía mixta TRANSMILENIO S.A., o cualquier otra entidad del sector, si así se estableciera en los estatutos de la respectiva sociedad y fuese designado por el Alcalde Mayor.
2. Participar en el proceso de elección del defensor del usuario del sistema integrado de transporte público (SITP).
3. Participar en las mesas de negociaciones creadas para dirimir los conflictos que surjan de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, aportando las posibles soluciones.
4. Participar con voz en los estudios técnicos previos a los reajustes tarifarios.
5. De conformidad con el literal 2.3 del artículo 4º del Acuerdo 04 de 2007, recibir de Transmilenio S.A., programas de capacitación, como mínimo sobre los siguientes temas: Disposiciones legales, derechos y deberes de los usuarios, Estructura tarifaria, régimen sancionatorio a los operadores del sistema, obligaciones de los contratos de

concesión, además de los que disponga la entidad, con el fin de garantizar una participación incidente y un control social efectivo.

6. Participar en el proceso de definición de rutas y frecuencias, para lo cual se deberá realizar un estudio técnico que será presentado en audiencia pública., con el fin de garantizar que dichas rutas respondan a los intereses y necesidades de la comunidad.
7. Ser invitado permanente del Comité Sectorial de Movilidad.
8. Ser invitado permanente de los comités o mesas de discusión que se creen para los temas pertinentes a reajustes tarifarios y los demás relacionados con el transporte público terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en la ciudad de Bogotá.
9. Los voceros de cada localidad, en conjunto con los Centros locales de Movilidad, de la Secretaria Distrital de Movilidad adelantaran las siguientes acciones:
 - a. Elaborar y aprobar el plan institucional de participación local.
 - b. Realizar encuentros anualmente con el fin de evaluar el diagnostico de gestión local de movilidad, en materia de transporte público.
 - c. Reunirse con una periodicidad no inferior a tres (3) meses, con representantes de Transmilenio S.A., o el ente gestor que haga sus veces, con el fin de hacer seguimiento y control social a la calidad de la prestación del servicio público de transporte, en especial lo referente a: Cumplimiento de frecuencias y capacidad transportadora de las diferentes rutas que prestan el servicio en la localidad, estado de la flota de vehículos, las peticiones, quejas y reclamos reiterativas respecto a la prestación del servicio y las demás que consideren importantes abordar.

ARTICULO 4°. Modifíquese el artículo noveno del Acuerdo 239 de 2006, el cual quedara así:

ARTÍCULO NOVENO.- Definiciones. Para el desarrollo del presente proyecto ténganse en cuenta las siguientes definiciones:

ACTIVIDAD TRANSPORTADORA: Es el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

CAPACIDAD TRANSPORTADORA: Es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

CONTROL SOCIAL: Se entiende por control social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros, el derecho que tiene todo ciudadano para vigilar y participar en las decisiones que los afecta en

materia de servicio público de transporte; así como aportar soluciones a los problemas que surjan en la prestación del servicio.

DEMANDA TOTAL EXISTENTE DE TRANSPORTE: Es el número de pasajeros que necesita movilizarse en una ruta o un sistema de rutas y en un período de tiempo.

EMPRESA GESTORA: Es la entidad contratante de una concesión, quien en virtud del contrato otorga a otra persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, del servicio de transporte masivo, así como todas las actividades necesarias para la adecuada prestación y funcionamiento del servicio de transporte masivo por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien.

FRECUENCIA DE DESPACHO. Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo en un lapso determinado.

HABILITACION: Autorización concedida a una empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada.

OPERADOR DEL SERVICIO: Lo conforman el conjunto de personas, bienes y equipos, bajo responsabilidad del concesionario, cuya finalidad es la prestación de servicios de transporte.

RUTA: Es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MASIVO, COLECTIVO E INDIVIDUAL DE PASAJEROS: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a ésta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

TARIFA: Es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado.

TARJETA DE OPERACIÓN: Es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados.

TRANSPORTE PRIVADO: Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. Cuando no se utilicen equipos propios, la

contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

TRANSPORTE PÚBLICO: Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

USUARIO: Persona que utiliza permanente o eventualmente el servicio de transporte público.

CAPITULO II EL ACCESO A LA INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL USUARIO

ARTICULO 5°. Medidas para efectivizar el acceso a la información: Se establecen como aquellas medidas adoptadas con la finalidad de proporcionar a los usuarios del Sistema integrado de Transporte Público, la información necesaria para el buen uso del sistema, las cuales estarán a cargo de la Administración Distrital, a través de Transmilenio S.A., como ente gestor del SITP de conformidad con el artículo 2º, del Acuerdo 04 de 1999.

a. **Mecanismos de información al usuario en tiempo real.**

En el término de cuatro (4) meses, contados a partir de la sanción del presente acuerdo, Transmilenio S.A., presentara al Concejo de Bogotá el cronograma para la implementación de los mecanismos de información al usuario del sistema integrado de transporte público –SITP- que permitan, tener acceso a la ubicación en tiempo real de las rutas (GPS), recorrido, tiempo de llegada al portal, estación, paradero y demás información inherente a la prestación del servicio, la cual podrá ser implementada a través de medios propios o de aplicaciones existentes para tal fin, como “moovit”, “google transit”, “transmisitp” y similares.

Para el efecto las entidades distritales proveerán a Transmilenio S.A., la documentación, accesos y demás información necesaria para desarrollar la mencionada solución tecnológica.

b) **Frecuencia de las diferentes rutas en portales, estaciones y paraderos.**

En el término de un (1) año, contados a partir de la sanción del presente acuerdo, todos los paraderos, estaciones y portales, deberán contener información acerca de las rutas que operan en los mismos, con su respectivo mapa y frecuencias de operación.

Parágrafo Primero: La implementación de los mecanismos de información no podrá exceder de 6 meses a partir de la sanción del presente Acuerdo.

ARTICULO 6°. Medidas para efectivizar la atención al usuario:

- a. **Peticiones quejas, reclamos y Denuncias y/o Reportes a través de aplicaciones móviles:** la Secretaria Distrital de Seguridad Coordinara en conjunto con la Oficina de Alta Consejería Distrital de Tecnologías de Información y Comunicaciones TIC de

la Alcaldía Mayor de Bogotá, Transmilenio S.A., el Centro regulador de Urgencias y la Policía Metropolitana de Bogotá, las acciones pertinentes para implementar dentro del aplicativo “Seguridad en Línea” un módulo que permita tramitar peticiones, quejas, reclamos, y denuncias y/o reportes de situaciones que requieran la reacción inmediata y en tiempo real, por parte de las autoridades, para lo cual, adelantara las gestiones pertinentes para implementar un espejo de la plataforma que reciba dichos reportes y los transmita a las instancias y autoridades pertinentes, como el Centro regulador de Urgencias y la Policía Metropolitana de Bogotá D.C., o las que considere necesario.

Parágrafo 1: A través de ésta aplicación, los usuarios, podrán hacer denuncias entre otras de:

- a) Hurto.
- b) Delitos contra la moralidad pública.
- c) Demás delitos que afecten el normal funcionamiento del sistema integrado de transporte publico

Parágrafo 2: Los usuarios podrán hacer reportes de situaciones que requieran la reacción inmediata de las autoridades pertinentes, tales como:

- a) Hurto
- b) Ingreso irregular a las estaciones y demás componentes del sistema.
- c) Presencia de habitantes de calle.
- d) Presencia de vendedores informales.
- e) Intentos de bloqueos, manifestaciones o acciones vandálicas, que afecten, el funcionamiento del sistema integrado de transporte público.
- f) Demás contravenciones que afecten el normal funcionamiento del sistema integrado de transporte publico

Parágrafo 3: Frente a las Peticiones, quejas y reclamos el modulo deberá permitir a los usuarios interponer pqr's referentes a la operación del sistema integrado de transporte público (SITP), permitiendo a los usuarios, ejercer un control social efectivo a la operación del servicio público de transporte, reportando por lo menos las siguientes situaciones:

1. Incumplimiento de frecuencias y horarios por parte del concesionario operador.
2. Incumplimiento del concesionario operador, respecto a las condiciones técnicas mecánicas establecidas para el funcionamiento de los vehículos destinados a la prestación del servicio público.
3. Comportamientos inadecuados o que atenten contra la seguridad de los usuarios, por parte del conductor.

ARTICULO 7°. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 323 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE REGULA EL USO DE PRODUCTOS DESECHABLES EN LAS ENTIDADES PUBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO GENERAL

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como fin regular el uso productos desechables en todas las entidades que hacen parte del Sector Central, Descentralizado y sus entes adscritos y vinculados; las localidades del Distrito Capital, con el fin de contribuir de manera significativa a la protección del medio ambiente y a incentivar el uso de materiales y tecnologías amigable con éste.

2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Disminuir progresivamente el uso de las bolsas plásticas en la ciudad de Bogotá D.C. como acción contundente para el manejo de residuos y cuidado de los recursos naturales.
2. Fomentar la participación activa de los residentes de la ciudad de manera que se genere un nuevo concepto de cultura de sostenibilidad por medio de acciones pequeñas que genere un nuevo estilo de vida.
3. Fomentar la educación ambiental en términos de sostenibilidad en coherencia con los principios de participación activa y así despertar un mayor interés en el cuidado del medio ambiente.
4. Disminuir de manera radical el uso de pitillos como medida de conciencia sobre el daño a los recursos naturales y el desperdicio incontrolado de las ciudades que terminan en rellenos sanitarios sin ningún aprovechamiento.

3. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO

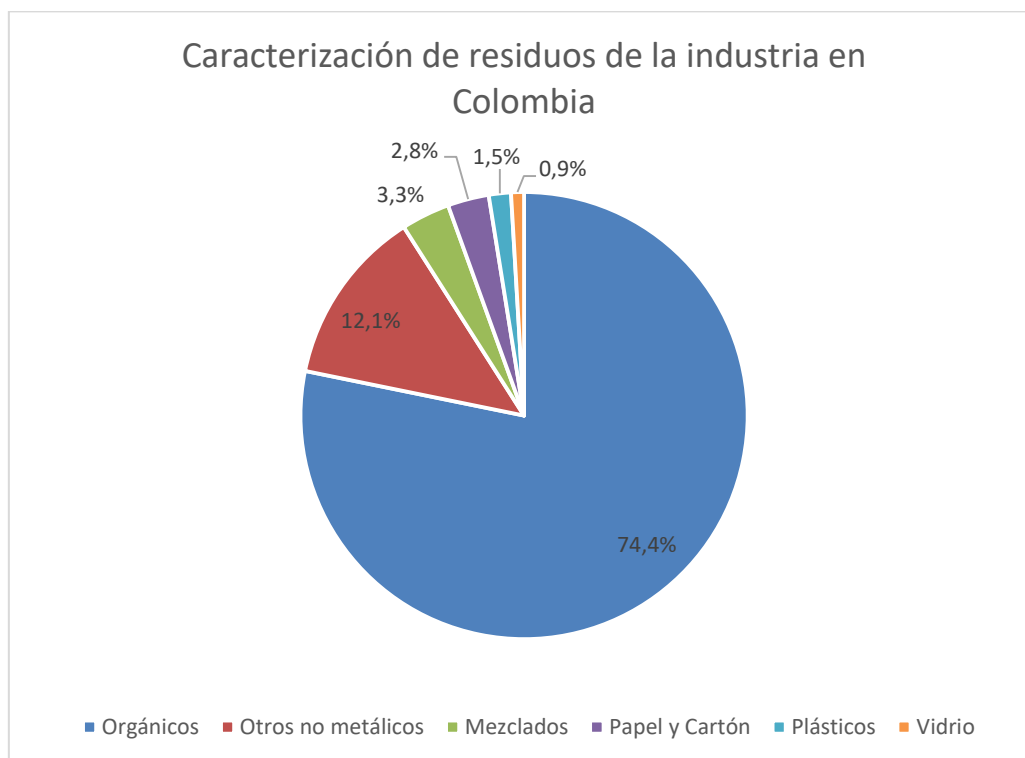
En todos los países del mundo se han presentado afectaciones al ambiente y los recursos naturales por las bolsas plásticas que hace un tiempo eran utilizadas para, además de cargar objetos, incentivar compras desmedidas, promover marcas, hasta convertirlas en una necesidad para los usuarios.

Los plásticos son derivados del proceso de purificación y solidificación del petróleo se convierten después de algunas aleaciones, en polietileno; se estima que entre el 5% y el 7% de la producción mundial del petróleo es destinado a la producción de este material inorgánico de alta durabilidad que puede durar entre 100 a 1000 años en degradarse dependiendo del tipo de plástico. Para usos domésticos, se puede encontrar el PolietilenoTereftalato (PET) utilizado en botellas de gaseosas, aceite, agua, empaques de alimentos y el Polipropileno (PP) utilizado para empaques más flexibles como confitería, pasabocas, bolsas de reempaque, vasos desechables, botellas, botellones y

juguetería (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2004). Según estudios de la WWF y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en Colombia “se usan en promedio 6 bolsas semanales, 24 al mes, 288 al año y 22.176 en una vida de 77 años. En muchos casos se desconoce el destino final de la bolsa y se cree que no son reciclables” (World Wildlife Fund - WWF, 2016).

Colombia por ser un país en desarrollo, todavía aporta de manera significativa al desperdicio inmesurado de residuos a los rellenos sanitarios; según el informe del DANE sobre residuos de la industria manufacturera y de hogares, se generaron en el 2013, 6,3 millones de toneladas donde el 74,4% fueron orgánicos. Por parte de los hogares, se generaron 9,7 millones de toneladas. En la siguiente gráfica se presenta la distribución de residuos para la industria manufacturera en el 2013:

Gráfica 1. Caracterización de residuos sólidos en Colombia



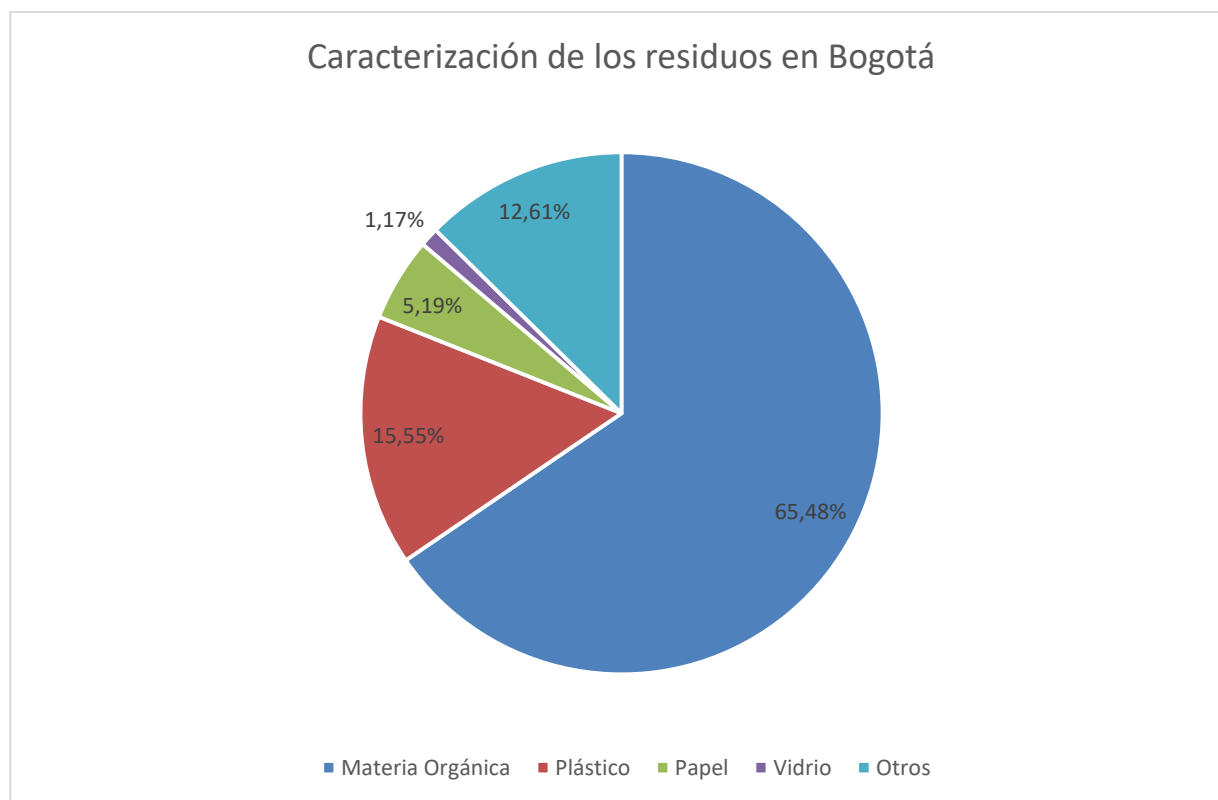
Fuente: Elaborado con información de DANE, 2015

De la gráfica anterior se analiza un punto importante y es que el 3,3% de residuos generados por la industria son MEZCLADOS; es decir, que son potencialmente aprovechables, pero por su mal manejo no se podrán aprovechar. Por parte de los plásticos, estos representan el 1,5% del total además de los mezclados que todavía no se tiene presente cuánto porcentaje podría presentarse en plástico.

Acorde con la línea base presentada en el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país” en Colombia sólo se aprovecha el 17% de los residuos en el 2013; la meta de éste a 2018 es aprovechar el 20% de los residuos generados (Presidencia de la República, 2015).

En Bogotá, según el Decreto 548 de 2015 “por el cual se adopta el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos -PGIRS- del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”, el 15,55% del material desechado en Bogotá corresponde a plástico que es el segundo material que más se encuentra en la caracterización de los residuos de la ciudad (el primero es materia orgánica con el 65,48%) (ver Gráfica 2); esto, además del consumo creciente de botellas plásticas, hace de este acuerdo un argumento importante para empezar a crear conciencia sobre el aprovechamiento de los residuos.

Gráfica 2. Caracterización de los residuos sólidos en Bogotá



Fuente: Elaborado a partir de la información de Alcaldía de Bogotá, 2015

Así, la disposición final de residuos y especialmente la de residuos plásticos en Colombia, son un problema que se expande en todos los municipios del país y que no se tiene todavía una solución próxima para evitar esta actividad. Según la Política de Manejo Integral de Residuos Sólidos, la práctica de disponer los residuos a botaderos de cielo abierto se favorece por (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2004):

- Falta de aplicación de tecnologías alternativas para el tratamiento, aprovechamiento y disposición final de los residuos;
- Falta de coordinación interinstitucional del tema;
- Falta de recursos financieros por parte de los municipios;
- Énfasis en la determinación de los costos de recolección y transporte de forma que la tarifa de aseo no involucra los costos reales de un sistema de eliminación, tratamiento o disposición final;
- Falta de empresas de aseo consolidadas que ofrezcan alternativas en el manejo de los residuos sólidos (las empresas establecidas ofrecen las tradicionales fases de recolección, transporte y disposición final, únicamente), entre otras, todo lo cual origina un

desconocimiento a nivel municipal de la existencia de tecnologías alternas para el manejo de los residuos sólidos

Ahora bien, los productos desechables poseen una característica especial que se pueden clasificar dependiendo de su vida útil por lo que el **presente proyecto de acuerdo sólo se dirige a los productos desechables que tienen una vida útil de corto plazo (de 15 días a 1 año) como las botellas, vasos, cubiertos, bolsas y pitillos plásticos.**

Ventajas de la reducción en la fuente:

La reducción en la fuente es una estrategia que busca disminuir la cantidad de material y energía utilizado mediante la producción, distribución y disposición final de cualquier producto; todo esto haciendo una cadena para conservar por mayor tiempo los recursos naturales y menor generación de residuos sólidos. Para el plástico, se encuentran las siguientes ventajas de su reducción (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2004):

- Disminución significativa de la cantidad de residuos por la menor utilización de materias primas
- Prolongación de la vida útil de los rellenos sanitarios
- Ahorro significativo de recursos naturales y, por tanto, de recursos financieros
- Ahorro de energía en la producción de materias primas e insumos
- Ahorro de energía en transporte
- Reducción de la contaminación y del efecto invernadero

Bogotá D.C. puede ser la ciudad pionera en aprovechamiento de sus residuos no sólo por cadenas de reciclaje que ya existen y que cada día se fortalecen aún más, sino por su capacidad de reducción en la fuente de manera tal que prolongue la vida útil del relleno sanitario (que hoy en día tiene una expectativa de 6 años máximo), sea una ciudad sostenible y con una conciencia común en la conservación de los recursos naturales.

i. BOLSAS PLÁSTICAS

Según la resolución 668 de 2016 del Ministerio de Ambiente afirma “que la distribución incontrolada de bolsas plásticas en los puntos de pago de almacenes de cadena, grandes superficies comerciales, superetes de cadena y farmacias de cadena y a su vez el uso inadecuado de las mismas por parte de los consumidores, genera factores de deterioro ambiental, destacándose los siguientes: 1) debido a su estructura química, la descomposición de las bolsas plásticas puede tardarse centenares de años, además, gran cantidad de bolsas plásticas son dispuestas inadecuadamente, generando contaminación de agua, suelo, flora y fauna (los animales acuáticos las confunden con alimento que al ser ingeridos producen su muerte); 2) Problemas en la operación de los rellenos sanitarios debido a que son materiales difíciles de tratar y estabilizar geotécnicamente; 3) Impacto paisajístico cuando son abandonados a cielo abierto”.

Si bien Bogotá D.C. se encuentra lejos del océano, las bolsas plásticas al no ser dispuestas de manera adecuada terminan en las vías públicas, fluviales y en los océanos “a través del drenaje de aguas en zonas urbanas; por el agua que fluye por los vertederos; los residuos abandonados; vertidos accidentales de los barcos o mediante los efluentes de las estaciones depuradoras y plantas de tratamiento de aguas residuales. El 80% de los residuos marinos provienen de tierra, mientras que el 20% restante de actividad marítima” (Greenpeace, 2016).

Los residuos plásticos urbanos en Bogotá tienen otros impactos ambientales identificados como basura en vías públicas, alcantarillas tapadas con plásticos que en épocas de lluvia son la principal razón de inundaciones en las vías de la ciudad. Los demás residuos que son dispuestos “adecuadamente”, son transportados hasta el relleno sanitario Doña Juana donde, además de ocupar espacio, “(...) generan espacios de aire que no permiten una compactación óptima de todos los residuos, reduciendo el tiempo de vida del relleno. (...) Entre más residuos plásticos lleguen al relleno, se contribuye a la necesidad de ampliarlo, situación perjudicial para la comunidad aledaña. Además, el enterrar los residuos plásticos significa una pérdida de materia y energía, que podría significar una reducción en demanda de materias primas. Es deseable enterrar la menor cantidad de RP que correspondan a materiales no recuperables y aprovechar la mayor cantidad del material recuperable” (Téllez Maldonado, 2012).

Las acciones para la disminución de bolsas plásticas han existido hace muchos años cuando descubrieron “islas” de plásticos en zonas subtropicales: “una en el Índico, dos en el Atlántico (Norte y Sur) y dos en el Pacífico (Norte y Sur). Estas son zonas de concentración elevada de microplásticos. También se pueden encontrar altas concentraciones de macroplásticos en áreas litorales, especialmente en regiones con alta población costera con sistemas de gestión de residuos inadecuados, pesquerías intensivas o turismo elevado” (Greenpeace, 2016).

Desde el punto de vista jurídico, se han presentado normativas nacionales, regionales y locales para controlar el uso de éstas en varios países del mundo, las cuales se han podido clasificar según el Congreso Nacional de Chile (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2014) como:

- 1- Que prohíben total o parcialmente el uso de bolsas plásticas: dentro de este grupo encontramos Argentina, Canadá y México, pero sólo circunscrita a estados o provincias determinadas. Generalmente la prohibición va acompañada de otras medidas, tales como el cobro por el suministro de otro tipo de bolsas (Australia), o la implementación de programas de manejo (reducción, reciclaje y reutilización) de las bolsas de plástico (México)
- 2- Que establecen un impuesto o tasa de cargo de las empresas: de los países revisados, sólo Dinamarca cuenta con un impuesto de cargo de las propias empresas, sea a nivel de comercio minorista como de importadores y manufactureros, además de ser una de las primeras legislaciones sobre la materia.
- 3- Que establecen un impuesto o tasa de cargo al consumidor: tanto el Reino Unido (incluyendo a Inglaterra a partir del 2015) como Irlanda cuentan con impuestos que gravan a los consumidores o clientes en los establecimientos que proveen de bolsas plásticas.
- 4- En las que coexisten normas de prohibición parcial e impuesto: China, España, Francia y EE.UU. cuentan con diversidad de normas sobre la materia. En el caso de China y Francia, la legislación nacional cuenta con ambas opciones: en España se contempla la sustitución progresiva de las mismas hasta el 2018 a nivel nacional y la imposición de tasas a nivel autonómico; en EE.UU. California se ha establecido la prohibición total, siendo la legislación municipal variada en estos términos.
- 5- Existencia de programas voluntarios de cobro de tasas por parte del comercio minorista. Este es el caso de Alemania, que no cuenta con regulación sobre la materia, ni a nivel federal de la Länder.

En otras partes del mundo se están presentando medidas para la prohibición de las bolsas plásticas, por ejemplo:

- Irlanda: desde el 2002 las autoridades ambientales irlandesas implementaron un impuesto del 20% a las compras aplicable a los usuarios de las bolsas plásticas. El consumo de bolsas cayó de manera radical en un 90% y el dinero recaudado fue destinado a programas de protección ambiental y reciclado (CCEEA, 2016)

- Argentina: Todavía no existe una ley nacional, sin embargo ya está implementada a nivel provincial como Neuquén (Ley No. 2.569 de 2007 que prohíbe la entrega y venta de bolsas de materiales plásticos en todo el territorio de la Provincia que no reúnan las características de degradables, oxobiodegradables, biodegradables, hidrobiodegradables o cualquier otra solución similar); Río Negro (Ley Ne 4.4417 de 2009 que aplica un Programa Provincial de Reducción y Sustitución Progresiva de las bolsas de polietileno, polipropileno u otras además de la progresiva sustitución de las bolsas para residuos domiciliarios); Chubut (Ley XI-Ne 5.346 que prohíbe el uso de polietileno, polipropileno y polímeros artificiales no biodegradables) y finalmente Buenos Aires (Ley Ne 13.868 de 2008 que prohíbe el uso de bolsas de polietileno y todo material plástico convencional. Los materiales deberán ser progresivamente reemplazados por contenedores de material degradable y/o biodegradable que resulten compatibles con la minimización del impacto ambiental) (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2014)
- México: no existe ley nacional para su regulación, sin embargo en el Distrito Federal de la Ciudad de México se prohibió el uso de las bolsas plásticas mediante la modificación de la Ley de Residuos Sólidos del 2003.
- Reino Unido: desde el 2013 se implementó un impuesto obligatorio de 5 peniques para el uso de las bolsas plásticas. Los recaudos serán para caridad (BBC News, 2013).
- Estados Unidos: No existe aún una legislación federal; sin embargo, ya existen normas a nivel federal o local que regulan el uso de éstas. Hoy en día se encuentran normas para regulación de uso en los estados de Alaska, Arizona, California, Colorado, Connecticut, Hawaii, Indiana, Maryland, Nueva York, Oregon, Pennsylvania, Texas, Vermont, Virginia, y Washington D.C. (Plastic Bags Laws Org., 2016)

En Colombia se reguló el uso de las bolsas plásticas mediante la resolución 668 del 28 de abril de 2016, "Por la cual se reglamenta el uso racional de las bolsas plásticas y se adoptan otras disposiciones" que tiene según el artículo 1, tiene por objeto "Establecer a cargo de los distribuidores de bolsas plásticas a que se refiere esta norma, la obligación de formular, implementar y mantener actualizado un Programa de Uso Racional de Bolsas Plásticas, distribuidas en los puntos de pago en todo el territorio nacional. Para efectos de lo dispuesto en la presente resolución, entiéndase por distribuidor los almacenes de cadena, grandes superficies comerciales, superretes de cadena y farmacias de cadena que en ejercicio de su actividad comercial distribuyan bolsas plásticas en los puntos de pago" (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2016).

La resolución da lineamientos para la implementación del Programa de Uso Racional de Bolsas Plásticas, indicadores y además, señala en el artículo 13, los deberes de los consumidores: "Son deberes de los consumidores las siguientes:

- a. No exigir bolsas plásticas adicionales a las requeridas para el transporte de las mercancías adquiridas
- b. Reutilizar las bolsas plásticas recibidas de los distribuidores
- c. Atender las instrucciones suministradas por los distribuidores de bolsas plásticas sobre el manejo de las bolsas plásticas"

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible lanzó la campaña “Reembólsale al Planeta” en abril del 2016 donde por medio de mensajes de responsabilidad, incentiva a los consumidores a la racionalización, reutilización y devolución para reciclaje de las bolsas plásticas.

Algunas de las siguientes son las campañas que han lanzado desde abril de este año:

Ilustración 1. Campaña Reembólsale al planeta

RECUERDA ESTOS 4 PASOS



www.soyecolombiano.com

ftcoplásticos
Plásticos - Química - Petroquímica - Caucho - Pinturas - Tintas - Fibras

FENALCO
LA FUERZA QUE UNE

ALIANZA
NACIONAL POR LA
EDUCACIÓN
AMBIENTAL

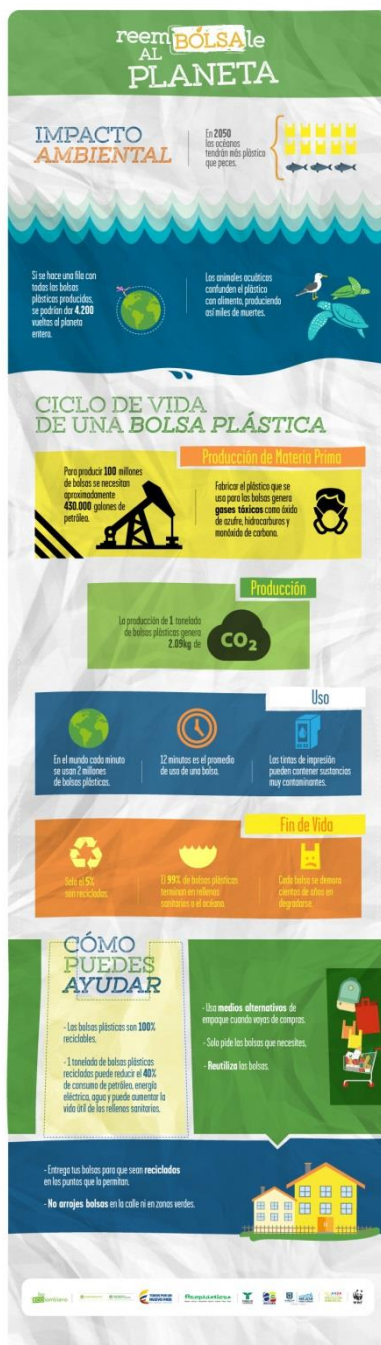
MINAMBIENTE

**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

WWF

Fuente: Ministerio de Ambiente de Desarrollo Sostenible, 2016

Ilustración 2. Infografía campaña “reemBÓLSAle al planeta”



Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2016

ii. “MEJOR SIN PITILLOS”

Los pitillos son hoy un problema que ha venido creciendo de manera desproporcionada a nivel mundial y sólo hasta hace pocos años, hemos caído en cuenta de la gran afectación que tienen éstos al ambiente. Las campañas de ONGs ambientalistas a nivel mundial han despertado la alerta de todos los países del mundo para crear campañas educativas a favor de disminuir el uso de los



mismos. En Estados Unidos se creó una organización orientada a hacer campañas publicitarias para generar conciencia sobre su consumo: The Last Plastic Straw. Por medio de redes sociales invitan a más voluntarios a unirse a la organización tanto para contribuir con la causa como para ayudar a que ésta crezca y se distribuya más en el país.

Muchas organizaciones de voluntarios se han unido en protesta para la erradicación de los pitillos en el mundo haciendo alusiones gráficas de animales en vía de extinción comiéndoselos o algunas especies sufriendo en una operación para sacarles un pitillo de sus vías respiratorias.

En Colombia existen varias organizaciones que lanzaron sus campañas como Fenalco Solidario con la campaña #Antipitillo que apoya al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en otra como "ReemBÓLSAle al planeta". La Ilustración 3 es un ejemplo de las imágenes que utilizan en su campaña:

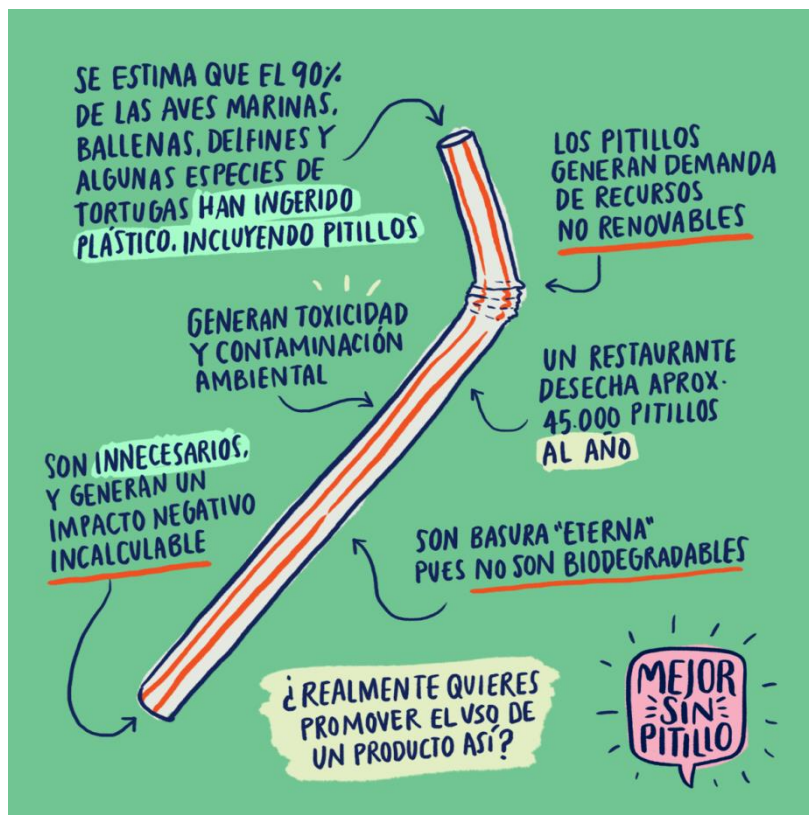
Ilustración 3. Campaña #Antipitillo de Fenalco Solidario



Fuente: (Corporación Fenalco Solidario, 2016)

Por parte de la organización La Ciudad Verde, una de las organizaciones ambientalistas más importantes en el país, presente en siete principales ciudades de Colombia, realizó por primera la campaña #mejorsinpitillo que busca reconocer a los restaurantes y establecimientos por su compromiso con el medio ambiente. La Ilustración 4 es una muestra de las campañas que realizan por redes sociales y medios de comunicación.

Ilustración 4. Campaña #mejorsinpitillo de La Ciudad Verde



Fuente: (La Ciudad Verde, 2016)

La medida que propone el presente Proyecto de Acuerdo es regular la utilización de residuos plásticos en las entidades públicas del Distrito Capital para tener un impacto más grande en la ciudad; los funcionarios públicos, estudiantes y personal de colegios y universidades públicas, visitantes e invitados, forman una porción grande de Bogotá y serán ejemplo para los demás ciudadanos. Al implementar esta medida no sólo se está creando conciencia colectiva ambiental en las entidades sino además, se extenderá a todos los ciudadanos por medio de acompañamiento pedagógico, campañas publicitarias y reconocimientos a nivel distrital sobre la gestión de las entidades.

Es necesario mencionar que, si bien es una campaña medioambiental, el pitillo sigue siendo una herramienta moderna para algunas excepciones como enfermedades que impiden la utilización de vasos para alimentarse, por lo que el presente acuerdo deberá tenerlas en cuenta en el momento de su implementación.

4. MARCO JURÍDICO

El proyecto de Acuerdo se fundamenta en la siguiente normatividad:

i. Constitución Política de Colombia

ARTÍCULO 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley.

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

ARTÍCULO 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas

ii. Leyes

LEY 99 DE 1993, "Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente...". **ARTÍCULO 65 NUMERAL 6º.** Funciones de los municipios, de los distritos y del Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Corresponde en materia ambiental a los municipios, y a los distritos con régimen constitucional especial, además de las funciones que le sean delegadas por la ley o de las que se deleguen o transfieran a los alcaldes por el ministerio del medio ambiente o por las corporaciones autónomas regionales, las siguientes atribuciones especiales: 6. Ejercer, a través del alcalde como primera autoridad de policía con el apoyo de la Policía Nacional y en coordinación con las demás entidades del sistema Nacional Ambiental (SINA), con sujeción a la distribución legal de competencias, funciones de control y vigilancia del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de velar por el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares en materia ambiental y de proteger el derecho constitucional a un ambiente sano. "

iii. Decretos Nacionales

DECRETO 2811 DE 1974, *Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente.*

ARTÍCULO 3º. De acuerdo con los objetivos enunciados, el presente Código regula: c). Los demás elementos y factores que conforman el ambiente o influyan en el denominador de este Código elementos ambientales, como: 1o. Los residuos, basuras, desechos y desperdicios.

ARTÍCULO 34º. En el manejo de residuos, basuras, desechos y desperdicios, se observarán las siguientes reglas: a). Se utilizarán los mejores métodos, de acuerdo con los avances de la ciencia y la tecnología, para la recolección, tratamiento, procesamiento o disposición final de residuos, basuras, desperdicios y, en general, de desechos de cualquier clase; b). La investigación científica y técnica se fomentará para: 1). Desarrollar los métodos más adecuados para la defensa del ambiente, del hombre y de los demás seres vivos: 2o. Reintegrar al proceso natural y económico los

desperdicios sólidos, líquidos y gaseosos, provenientes de industrias, actividades domésticas o de núcleos humanos en general. 3o. Sustituir la producción o importación de productos de difícil eliminación o reincorporación al proceso productivo.

ARTÍCULO 36º. Para la disposición o procesamiento final de las basuras se utilizarán, preferiblemente, los medios que permitan. b). Reutilizar sus componentes

iv. Resoluciones Nacionales

RESOLUCIÓN 0754 DEL 25 NOVIEMBRE DE 2014. Por la cual se adopta la metodología para la formulación, implementación, evaluación, seguimiento, control y actualización de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos

RESOLUCIÓN 668 DE 2016. Por la cual se reglamenta el uso racional de bolsas plásticas y se adoptan otras disposiciones

v. Acuerdos Distritales

ACUERDO 079 DE 2003. Por el cual se expide el código de Policía de Bogotá D.C.

ARTÍCULO 84º: Prevención, separación en la fuente y reciclaje de los residuos y aprovechamiento. La reducción, separación en la fuente, reutilización, reuso, recuperación y reciclaje de los residuos sólidos son actividades benéficas para la salud humana y el ambiente, la productividad de la Ciudad, la economía en el consumo de recursos naturales, y constituyen importante fuente de ingresos para las personas dedicadas a su recuperación. Por ello son deberes generales: 1. Intervenir en la producción y el consumo de bienes que afecten negativamente el ambiente y la población mediante su prohibición, disminución o mitigación de efectos, estimulando a la industria para producir bienes ambientalmente amigables o de fácil biodegradación. 2. Separar en la fuente los residuos sólidos aprovechables, tales como papel, textiles, cueros, cartón, vidrio, metales, latas y plásticos, de los de origen biológico. 3. Presentar los residuos aprovechables para su recolección, clasificación y aprovechamiento, 4. Colaborar de manera solidaria en las actividades organizadas de acopio y recolección de materiales reciclables cuando se implementen en edificios y vecindarios de acuerdo con el Sistema Organizado de Reciclaje S.O.R. 5. La actividad del reciclaje no podrá realizarse en espacios públicos ni afectar su estado de limpieza. Quienes realicen las actividades de recolección de residuos aprovechables y de su transporte a sitios de acopio, bodegaje, de pretransformación o transformación, deberán hacerlo sin afectar el ambiente y con pleno cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos por las autoridades competentes.

PARÁGRAFO. Las autoridades distritales deberán realizar campañas pedagógicas y cursos de capacitación sobre manejo y reciclaje de residuos sólidos y deberán propiciar incentivos culturales de utilización de materiales biodegradables

ACUERDO 372 DE 2009. Por medio del cual se inscribe a la Ciudad de Bogotá en el Consejo Internacional para iniciativas locales ambientales, ICLEI

ACUERDO 389 de 2009. Por medio del cual se crea el programa ecológico "Si el planeta queremos cuidar otras alternativas de empaques debemos usar

vi. Decretos Distritales

DECRETO 312 DE 2006, *Por el cual se adopta el Plan Maestro para el Manejo Integral de Residuos Sólidos para Bogotá Distrito Capital.*

ARTÍCULO 1. Adopción del Plan Maestro para el Manejo Integral de Residuos Sólidos. Adoptar el Plan Maestro para el Manejo Integral de Residuos Sólidos en el Distrito Capital -PMIRS-, para planificar y reglamentar el Sistema de Saneamiento Básico del Distrito Capital, en los términos del presente Decreto.

ARTÍCULO 2. **Ámbito de Aplicación.** El presente plan aplica a todas las personas que generan, reciclan y aprovechan residuos sólidos ordinarios y especiales y a las entidades públicas y personas o empresas privadas y organizaciones comunitarias y cooperativas vinculadas a la prestación del Servicio Público de Aseo.

DECRETO 456 DE 2008 ARTÍCULO 13º. Planes Institucionales de Gestión Ambiental –PIGA. El Plan Institucional de Gestión Ambiental -PIGA de cada Entidad debe: a. Tomar en cuenta los principios, objetivos y estrategias del Plan de Gestión Ambiental y las políticas ambientales, distritales o nacionales. b. Presentar, asignar internamente y programar las actividades ambientales de la entidad, para los objetivos y estrategias ambientales priorizados en el Plan de Acción Cuatrienal Ambiental para cada entidad, según sus funciones y competencias, y con sus respectivos presupuestos. c. Definir los indicadores, metas, programación y la forma de reporte a la Secretaría Distrital de Ambiente, junto con los mecanismos de seguimiento y evaluación conjunta. d. Identificar y programar las necesidades y formas de coordinación interinstitucional. e. Concertarse con la Secretaría Distrital de Ambiente en cada período de gobierno y sus modificaciones cuando sea necesario

ARTÍCULO 197. Objetivos del Sistema General para la gestión y el manejo Integral de Residuos. Son objetivos del Sistema General para la gestión y el manejo integral de residuos, los siguientes:

1. Adoptar un modelo responsable de transición obligatoria hacia el aprovechamiento de residuos sólidos en Bogotá.
2. Incorporar una cultura ciudadana de respeto por la limpieza del espacio público y sobre el impacto ambiental de los residuos, promoviendo la producción y consumo sostenible y la reducción, minimización y separación de los residuos desde la fuente.
3. Promover los procesos de caracterización, valoración, reciclaje, reutilización, tratamiento y aprovechamiento de residuos, como estrategia para minimizar la disposición final de residuos.
4. Articular regionalmente las infraestructuras de valoración energética, transferencia, tratamiento, aprovechamiento, disposición final, y las macro rutas de transporte de residuos para aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de los distintos territorios municipales, y las respectivas capacidades de los agentes privados, públicos y comunitarios vinculados a la gestión y manejo integral de los residuos.
5. Definir la localización de zonas para la ubicación de los equipamientos e infraestructuras afectas o no al servicio público de aseo, que permitan la optimización de los procesos para la gestión y aprovechamiento de los residuos del Distrito Capital, acorde con los lineamientos urbanísticos de ciudad.
6. Formular e implementar el Plan para el Manejo Integral de Residuos de Construcción y Demolición – RCD, donde se prevea como estrategia fortalecer el aprovechamiento y el tratamiento de este tipo de residuos. Se formularán los lineamientos normativos que busquen la sostenibilidad ambiental y la

recuperación geomorfológica de los sitios mediante procesos de disposición controlada a través de la implementación de los PMRRA.

7. Implantar, vigilar y controlar las disposiciones técnicas para solucionar los problemas sanitarios y ambientales generados por las antiguas áreas de disposición final, en conjunto con las entidades del Distrito y autoridades ambientales, a través de los diferentes planes de clausura de los mismos.

8. Definir, evaluar y operar el manejo, tratamiento, aprovechamiento y disposición final de biosólidos y lodos provenientes de las plantas de tratamiento de aguas residuales y de la limpieza del sistema de alcantarillado.

9. Implementar el tratamiento y aprovechamiento de los residuos orgánicos de la ciudad, que incluya, entre otros, los residuos derivados de las plazas de mercado, de poda y corte de árboles y césped generados en la ciudad.

10. Prevenir los riesgos, y atender los desastres y emergencias que se presenten, para garantizar la operación del Sistema General para la gestión y el manejo Integral de Residuos.

11. Promover el tratamiento, inertización y disposición final segura de residuos peligrosos en la ciudad y establecer el Plan para la Gestión Integral de Residuos Peligrosos en el Distrito Capital.

vii. Resoluciones distritales

RESOLUCIÓN 132 DE 2004, Por medio de la cual se adopta el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos de Bogotá D.C. -PGIRS-.

RESOLUCIÓN 799 DE 2012. Por la cual se establece el listado detallado de los materiales reciclables y no reciclables para la separación en la fuente de los residuos sólidos domésticos en el Distrito Capital.

COMPETENCIAS DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

La presente iniciativa, se enmarca dentro de las competencias dispuestas por el **Decreto 1421 De 1993**, numerales 1, 10, 19 y 25 del artículo 12:

- Artículo 8. Funciones Generales. El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo...".
- 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.

(...)

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

5. IMPACTO FISCAL

El artículo Séptimo de la ley 819 de 2003 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 acciones previstas en el presente proyecto de acuerdo se encuentran bajo los programas de la Secretaría de Ambiente Distrital.

7. BIBLIOGRAFÍA

ABC Pack. (s.f.). *Como se hace una bolsa de plástico*. Obtenido de <http://www.abc-pack.com/enciclopedia/como-se-hace-una-bolsa-de-plastico/>

BBC News. (2013). *Plastic bag charge to be introduced in England*. Obtenido de <http://www.bbc.com/news/uk-politics-24088523>

Betancur Alarcón, L. (20 de Agosto de 2016). *¿Se acerca el final de los pitillos de plástico? El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/estilo-de-vida/ciencia/campanas-ciduadanas-piden-no-usar-pitillos-de-plastico/16677919>.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2014). *Restricciones o prohibiciones en el uso de bolsas plásticas. Legislación comparada*. Santiago de Chile.

CCEEA. (2016). *Normatividad prohibición del uso de bolsas de plástico*. Obtenido de <http://ccee.mx/medio-ambiente/que-paises-prohiben-el-uso-de-bolsas-de-plastico/>

Corporación Fenalco Solidario. (2016). *Campaña Antipitillo*. Obtenido de <http://www.fenalcosolidario.com/noticias/campana-antipitillo>

Corporación Fenalco Solidario. (2016). *Campaña Antipitillo*. Obtenido de <http://www.fenalcosolidario.com/noticias/campana-antipitillo>

Dinero. (2016). *Empresas de pitillos afectadas por campaña que evita su uso*. *Dinero*, <http://www.dinero.com/empresas/articulo/la-campana-que-evita-el-uso-del-pitillo-afecta-empresas/224721>.

Earth Policy Institute. (2015). *Data Center. Bottled Water consumption per person in top countries and world*. Obtenido de http://www.earth-policy.org/data_center/C26

Gobierno Bolivariano de Venezuela. (julio de 2015). *Ley de prohibición de bolsas y envases de plástico*. Obtenido de http://benin.embajada.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=677:ley-de-prohibicion-de-bolsas-y-envases-de-plastico&catid=23:noticias-de-venezuela-en-niger&Itemid=110&lang=fr

Greenpeace. (2016). *¿Cómo llega el plástico a los océanos y qué sucede entonces?* Obtenido de <http://www.greenpeace.org/espana/es/Trabajamos-en/Parar-la-contaminacion/Plasticos/Como-llega-el-plastico-a-los-oceanos-y-que-sucede-entonces/>

International Bottle Water Association. (2014). *Statistics*. Obtenido de <http://www.bottledwater.org/economics/industry-statistics>

La Ciudad Verde. (marzo de 2016). *La Ciudad Verde: Campaña Mejorsinpitillo*. Obtenido de <http://laciudadverde.org/sostenibilidad/>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2016). *Resolución 668 de 2016. Por la cual se reglamenta el uso racional de bolsas plásticas y se adoptan otras disposiciones*. Colombia.

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2004). *Guías Ambientales. Sector Plásticos. Principales procesos básicos de transformación de la industria plástica y manejo, aprovechamiento y disposición de residuos plásticos post-consumo*. Bogotá.

Plastic Bags Laws Org. (2016). *Legislation. State Laws*. Obtenido de <http://plasticbaglaws.org/legislation/state-laws/>

Presidencia de la República. (2015). *Plan Nacional de Desarrollo: Todos por un nuevo país*. Bogotá.

Semana Sostenible. (marzo de 2015). El dilema de Reemplazar las bolsas plásticas de Colombia. *Semana sostenible*, págs. <http://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/bolsas-plasticas-colombia-vislumbra-proyecto-ley-para-racionalizar-su-uso/32697>.

Téllez Maldonado, A. (2012). *La complejidad de la problemática ambiental de los residuos plásticos: una aproximación al análisis narrativo de política pública en Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

The Last Plastic Straw. (2016). Obtenido de <http://thelastplasticstraw.org/>

World Wildlife Fund - WWF. (abril de 2016). *WWF lanza campaña reemBÓLSAle al planeta*. Obtenido de <http://www.wwf.org.co/?265410/WWF-lanza-campaa-ReemBLSAle-al-planeta>

Cordialmente,

Diego Andrés Molano Aponte.
Concejal

Ángela Sofía Garzón Caicedo
Concejal

Diego Fernando Devia Torres
Concejal.

Daniel Palacios Martínez
Concejal.

Andrés Forero Molina.
Vocero Bancada Centro Democrático

Pedro Javier Santiesteban Millán.
Concejal.

PROYECTO DE ACUERDO N° 323 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE REGULA EL USO DE PRODUCTOS DESECHABLES EN LAS ENTIDADES PUBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confiere los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto – Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

Artículo Primero – Objeto: Disminuir el impacto ambiental causado por la disposición inadecuada de residuos desechables que se utilizan en las instituciones que hacen parte de la administración central, entidades descentralizadas, alcaldías locales, e instituciones educativas oficiales del Distrito Capital

Artículo Segundo – Definiciones: Para efectos de la implementación del presente acuerdo, de conformidad con las Guías Ambientales para el Sector Plásticos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se definirán los siguientes:

Productos desechables: Son los “originados en las diferentes actividades de consumo cuando los productos, ya sean plásticos únicos o mezclas de plásticos entre sí o con otros materiales, terminan el periodo de vida útil o pierden su utilidad” que tienen una vida útil de corto plazo (de 15 días a 1 año) como las botellas, vasos, cubiertos, bolsas y pitillos plásticos.

Artículo Tercero – Regulación y uso de productos desechables: Las entidades públicas a nivel central y descentralizado del Distrito Capital deberán contemplar programas para la reducción en el uso de productos desechables de manera progresiva durante 2 años después de expedido el presente acuerdo de manera tal que se tienda a su no utilización en estas entidades.

Artículo Cuarto – Seguimiento e informe de implementación: La autoridad ambiental del Distrito Capital creará un programa de seguimiento a las entidades públicas a nivel central y descentralizado sobre el cumplimiento del presente acuerdo y presentará de manera anual un informe al Concejo de Bogotá de los avances de éste.

Artículo Quinto – Vigencia: El presente acuerdo rige a partir de su fecha de publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,



PROYECTO DE ACUERDO N° 324 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA RED DE EMISORAS ESCOLARES EN EL DISTRITO CAPITAL"

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa, tiene por objeto institucionalizar la Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital, como un espacio de creación y crecimiento pedagógico, donde pueden participar todos aquellos que quieran comunicar sus ideas y sentimientos y además reflexionar sobre las problemáticas en las diferentes problemáticas que aquejan la comunidad escolar.

2. COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá para dar trámite a la presente iniciativa, está determinada por el numeral primero, del artículo 12, del decreto ley 1421 de 1.993 en los siguientes términos:

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

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

3. SUSTENTO JURÍDICO

El presente proyecto de acuerdo se sustenta en acuerdos internacionales suscritos por Colombia, así como en normas de orden nacional y distrital así:

LA CONVENCIÓN IBEROAMERICANA DE DERECHOS DE LOS JÓVENES, adoptada el 11 de octubre de 2005 en la ciudad española de Badajoz.

(...)

Constatando que los jóvenes conforman un sector social que tiene características singulares en razón de factores psico-sociales, físicos y de identidad que requieren una atención especial por tratarse de un período de la vida donde se forma y consolida la personalidad, la adquisición de conocimientos, la seguridad personal y la proyección al futuro.

Teniendo en cuenta que entre los jóvenes de la Región se constatan graves carencias y omisiones que afectan su formación integral, al privarlos o limitarles derechos como: la educación, el empleo, la salud, el medio ambiente, la participación en la vida social y política y en la adopción de decisiones, la tutela judicial efectiva, la información, la familia, la vivienda, el deporte, la recreación y la cultura en general.

Considerando que debe avanzarse en el reconocimiento explícito de derechos para los jóvenes, La promoción de mayores y mejores oportunidades para la juventud y la consecuente obligación de los Estados de garantizar y adoptar las medidas necesarias para el pleno ejercicio de los mismos.

(...)

Por lo expuesto: Los Estados Parte aprueban, proclaman y se comprometen a cumplir y mandar cumplir la presente Convención Iberoamericana de Derechos de los Jóvenes con el espíritu de reconocer a los jóvenes como sujetos de derechos, actores estratégicos del desarrollo y personas capaces de ejercer responsablemente los derechos y libertades que configuran esta Convención; y para que todos los países de Iberoamérica, sus pueblos e instituciones se vinculen a este documento, lo hagan vigente en la práctica cotidiana y hagan posible que se lleven a la realidad programas que den vida a lo que esta Convención promueve en favor del respeto a la juventud y su realización plena en la justicia, la paz, la solidaridad y el respeto a los derechos humanos.

(...)

Artículo 22. Derecho a la educación:

- ✓ Los jóvenes tienen derecho a la educación.
- ✓ Los Estados Parte reconocen su obligación de garantizar una educación integral, continua, pertinente y de calidad.
- ✓ Los Estados Parte reconocen que este derecho incluye la libertad de elegir el centro educativo y la participación activa en la vida del mismo.
- ✓ La educación fomentará la práctica de valores, las artes, las ciencias y la técnica en la transmisión de la enseñanza, la interculturalidad, el respeto a las culturas étnicas y el acceso generalizado a las nuevas tecnologías y promoverá en los educandos la vocación por la democracia, los derechos humanos, la paz, la solidaridad, la aceptación de la diversidad, la tolerancia y la equidad de género.
- ✓ Los Estados Parte reconocen que la educación es un proceso de aprendizaje a lo largo de toda la vida, que incluye elementos provenientes de sistemas de aprendizaje

escolarizado, no escolarizado e informales, que contribuyen al desarrollo continuo e integral de los jóvenes.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

ARTICULO 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

ARTICULO 45. El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral.

El Estado y la sociedad garantizan la participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud.

LEY 115 DE 1994 “Por la cual se expide la ley general de educación”.

ARTÍCULO 1. OBJETO DE LA LEY. La educación es un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, de sus derechos y de sus deberes.

(...)

LEY 1098 DE 2006 “Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia”.

ARTÍCULO 34. DERECHO A LA INFORMACIÓN. Sujeto a las restricciones necesarias para asegurar el respeto de sus derechos y el de los demás y para proteger la seguridad, la salud y la moral, los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a buscar, recibir y difundir información e ideas a través de los distintos medios de comunicación de que dispongan.

ARTÍCULO 41. OBLIGACIONES DEL ESTADO. El Estado es el contexto institucional en el desarrollo integral de los niños, las niñas y los adolescentes. En cumplimiento de sus funciones en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal deberá:

9. Formar a los niños, las niñas y los adolescentes y a las familias en la cultura del respeto a la dignidad, el reconocimiento de los derechos de los demás, la convivencia democrática y los valores humanos y en la solución pacífica de los conflictos.

20. Erradicar del sistema educativo las prácticas pedagógicas discriminatorias o excluyentes y las sanciones que conlleven maltrato, o menoscabo de la dignidad o integridad física, psicológica o moral de los niños, las niñas y los adolescentes.

25. Fomentar la participación en la vida cultural y en las artes, la creatividad y producción artística, científica y tecnológica de niños, niñas y adolescentes y consagrar recursos especiales para esto.

26. Prevenir y atender la violencia sexual, las violencias dentro de la familia y el maltrato infantil, y promover la difusión de los derechos sexuales y reproductivos.

33. Promover estrategias de comunicación educativa para transformar los patrones culturales que toleran el trabajo infantil y resaltar el valor de la educación como proceso fundamental para el desarrollo de la niñez.

ARTÍCULO 42. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS. Para cumplir con su misión las instituciones educativas tendrán entre otras las siguientes obligaciones:

8. Estimular las manifestaciones e inclinaciones culturales de lo niños, niñas y adolescentes, y promover su producción artística, científica y tecnológica.

9. Garantizar la utilización de los medios tecnológicos de acceso y difusión de la cultura y dotar al establecimiento de una biblioteca adecuada.

10. Organizar actividades conducentes al conocimiento, respeto y conservación del patrimonio ambiental, cultural, arquitectónico y arqueológico nacional.

ARTÍCULO 43. OBLIGACIÓN ÉTICA FUNDAMENTAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS. Las instituciones de educación primaria y secundaria, públicas y privadas, tendrán la obligación fundamental de garantizar a los niños, niñas y adolescentes el pleno

respeto a su dignidad, vida, integridad física y moral dentro de la convivencia escolar. Para tal efecto, deberán:

1. Formar a los niños, niñas y adolescentes en el respeto por los valores fundamentales de la dignidad humana, los Derechos Humanos, la aceptación, la tolerancia hacia las diferencias entre personas. Para ello deberán inculcar un trato respetuoso y considerado hacia los demás, especialmente hacia quienes presentan discapacidades, especial vulnerabilidad o capacidades sobresalientes.

LEY 1620 DE 2013 "Por la cual se crea el sistema nacional de convivencia escolar y formación para el ejercicio de los derechos humanos, la educación para la sexualidad y la prevención y mitigación de la violencia escolar"

ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de esta ley es contribuir a la formación de ciudadanos activos que aporten a la construcción de una sociedad democrática, participativa, pluralista e intercultural, en concordancia con el mandato constitucional y la Ley General de Educación – Ley 115 de 1994– mediante la creación del Sistema Nacional de Convivencia Escolar y Formación para los Derechos Humanos, la Educación para la Sexualidad y la Prevención y Mitigación de la Violencia Escolar, que promueva y fortalezca la formación ciudadana y el ejercicio de los derechos humanos, sexuales y reproductivos de los estudiantes, de los niveles educativos de preescolar, básica y media y prevenga y mitigue la violencia escolar y el embarazo en la adolescencia.

ARTÍCULO 4. OBJETIVOS DEL SISTEMA. Son objetivos del Sistema Nacional de Convivencia Escolar y Formación para los Derechos Humanos, la Educación para la Sexualidad y la Prevención y Mitigación de la Violencia Escolar:

1. Fomentar, fortalecer y articular acciones de diferentes instancias del Estado para la convivencia escolar, la construcción de ciudadanía y la educación para el ejercicio de los derechos humanos, sexuales y reproductivos de los niños, niñas y adolescentes de los niveles educativos de preescolar, básica y media.

3. Fomentar y fortalecer la educación en y para la paz, las competencias ciudadanas, el desarrollo de la identidad, la participación, la responsabilidad democrática, la valoración de las diferencias y el cumplimiento de la ley, para la formación de sujetos activos de derechos.

4. Promover el desarrollo de estrategias, programas y actividades para que las entidades en los diferentes niveles del Sistema y los establecimientos educativos fortalezcan la ciudadanía activa y la convivencia pacífica, la promoción de derechos y estilos de vida saludable, la prevención, detección, atención y seguimiento de los casos de violencia escolar, acoso escolar o vulneración de derechos sexuales y reproductivos e incidir en la

prevención y mitigación de los mismos, en la reducción del embarazo precoz de adolescentes y en el mejoramiento del clima escolar.

7. Orientar estrategias y programas de comunicación para la movilización social, relacionadas con la convivencia escolar, la construcción de ciudadanía y la promoción de los derechos humanos, sexuales y reproductivos.

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.

ARTÍCULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN, PROTECCIÓN, PROMOCIÓN Y GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS Y LAS JÓVENES. El Estado en coordinación con la sociedad civil, implementará gradual y progresivamente las siguientes medidas de prevención, protección, promoción y sanción, tendientes a garantizar el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil que permitan a las y los jóvenes realizar su proyecto de vida y participar en igualdad de derechos y deberes en la vida social, política, económica y cultural del país:

Medidas de Promoción:

13. Promover la destinación de franjas especiales para programas juveniles cuyos contenidos sean desarrollados con participación de jóvenes.

14. Promover que las instituciones que trabajan y conviven con jóvenes, establezcan mecanismos de acceso y participación de los jóvenes en la toma de decisiones de estas instituciones.

15. El Estado promoverá políticas, planes y proyectos desde el enfoque de seguridad humana y diferencial que promuevan la convivencia y la paz. En este sentido impulsará la creación de espacios para la participación de las juventudes en la construcción de una cultura de paz.

17. Promover y apoyar los espacios creativos para la participación y la organización de las juventudes de la sociedad civil, vinculados a procesos de transformación social y a la construcción de culturas de paz.

24. Garantizar una educación de calidad, creando las condiciones necesarias para que sea accesible a las personas jóvenes, en el marco de las leyes.

25. Generar estímulos que garanticen la permanencia de las personas jóvenes en los programas de educación general básica, secundaria, técnica, universitaria.

27. Garantizar el diseño e implementación de programas de promoción y acceso a tecnologías de la información y las comunicaciones en todo el país, con enfoque diferencial.

28. Reconocer y promover nuevas formas y dinámicas de producción, gestión y divulgación de información y conocimiento, surgidas de las construcciones colectivas con la participación de las y los jóvenes.

32. Las entidades del Estado del orden municipal, distrital, departamental, y nacional se comprometerán a generar medidas complementarias que aporten en la generación de conocimiento desde los y las jóvenes y sus procesos y prácticas organizativas.

37. Reconocer y promover los espacios virtuales y simbólicos de organización y participación de las juventudes.

39. El Gobierno nacional y los entes territoriales, de acuerdo con el principio de autonomía, deben garantizar recursos y mecanismos para promover y fortalecer la asociación y participación de las y los jóvenes.

4. RAZONES DEL PROYECTO

Como quiera que la presente iniciativa tiene por objeto institucionalizar la Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital, como un espacio de creación y crecimiento pedagógico, abordaremos tres temas en concreto, a partir de los cuales edificaremos nuestra propuesta.

4.1 Importancia de la radio y su función educadora.

Hay quienes consideran la radio como uno de uno de los inventos más importantes en la historia del ser humano. No es para menos, por cuanto la radio permitió al hombre estar informado y conocer lo que ocurre en el mundo en tiempo real. Por más avances tecnológicos experimentados en los últimos tiempos, la radio sigue siendo la fuente de información más importante para todos.

Pero además de ser la fuente de información por excelencia, la radio se convirtió en gran agente de movilización social, abrió espacios de opinión pública y participación ciudadana, que incluso han impulsado procesos sociales y culturales en el mundo entero.

Al conmemorarse el día mundial de la radio, la UNESCO resalto que “(...) *la radio ha demostrado ser una poderosa fuente de información para movilizar cambios sociales y eje central para la vida comunitaria. Es el medio de comunicación que puede llegar a más audiencia en el mundo. En la era de las nuevas tecnologías, la radio sigue siendo la plataforma más accesible del mundo. Una poderosa herramienta de comunicación de bajo coste.*

(...)

La radio es especialmente adecuada para llegar a comunidades remotas y marginalizadas y, al mismo tiempo, sigue siendo una excelente plataforma para compartir información y promover el debate público. La radio juega un papel importante en la comunicación en casos de emergencia y en los esfuerzos de socorro en casos de desastres. También, se trata de uno de los medios más importantes para facilitar el acceso al conocimiento, promover la libertad de expresión y fomentar el respeto mutuo y el entendimiento multicultural²¹. (Subrayado propio).

El poder de la radio nos ha llevado a convertirnos en una “sociedad mediática”. Influye en nuestra forma de pensar, nuestras ideas, nuestro estilo de vida, nuestras costumbres, etc. Estas razones son suficientes para sostener que la radio tiene una capacidad inconmensurable para educar, para formar, para provocar cambios culturales en beneficio de un grupo humano, como en efecto la historia lo demuestra.

Sobre la función educadora de la radio, existe gran variedad de literatura. Citamos, la revista digital de comunicación y nuevas tecnologías ICONO 14, que en su novena edición de junio de 2007, publicó un artículo titulado MODALIDADES EDUCATIVAS DE LA RADIO EN LA ERA DIGITAL escrito por Juan José Prona Páez y Mariluz Barbeito Veloso, donde se abordó este tema en los siguientes términos²²:

“En el segundo de los casos, la radio puede tener múltiples aplicaciones: desde despertar la imaginación entre los niños y las niñas, hasta convertirse en un formidable instrumento para mejorar la expresión oral y la capacidad creativa entre el estudiantado, sin olvidar

²¹http://www.unesco.org/ve/index.php?option=com_content&view=article&id=2849:ipor-que-un-dia-mundial-de-la-radio&catid=100&Itemid=449&lang=es

²² <https://icono14.net/ojs/index.php/icono14/article/download/378/254/>

que muchos de sus productos contribuyen a ampliar el conocimiento sobre el entorno político, económico, social, cultural y natural que envuelve a los/as alumnos/as y, consecuentemente, a mejorar su relación con todo aquello que les rodea. Sacar más o menos provecho a las oportunidades que brinda el medio dependerá, lógicamente, del uso que de él se haga.

(...). En otro apartado de este artículo se ahondará sobre estas cuestiones, pero como ya se puso de manifiesto en otra ocasión (Perona, 2001), en los centros en los que se ha puesto en marcha una emisora, sus responsables han constatado su enorme validez para, entre otras cosas:

- 1. Fomentar y reforzar el trabajo en equipo;*
- 2. Potenciar la iniciativa y la capacidad creadora del profesorado involucrado en el proyecto;*
- 3. Mejorar la expresión oral y escrita entre los estudiantes, así como la utilización de los signos de puntuación;*
- 4. Aumentar de forma significativa el uso de la biblioteca;*
- 5. Favorecer la integración del alumno, aproximándolo a su entorno;*
- 6. Desarrollar una nueva manera de educar: activa, abierta a la vida, democrática, crítica y solidaria; y*
- 7. Dinamizar la comunicación entre la comunidad escolar”.*

A manera de conclusión en este artículo se señaló:

“Está demostrado que la radio fomenta el desarrollo de las capacidades imaginativas de los estudiantes, al tiempo que se revela como una herramienta transversal que puede favorecer el aprendizaje de otras materias y facilitar la interacción de los niños y los jóvenes con su entorno. Por eso, el potencial que en este sentido ofrece el medio debe ser considerado y, como bien sostiene Merayo, “en estos momentos (...), cuando los medios y la sociedad misma están cambiando vertiginosamente sin que nadie pueda predecir las consecuencias sociales de estas transformaciones, hablar de radio educativa no puede convertirse en un discurso en desuso sino, al contrario, en un reto que es preciso replantear” (Merayo, 2000)”.

En ese orden de ideas, a partir de la importancia de la radio, su impacto en los procesos sociales y culturales, así como la facilidad que brinda para acceder al conocimiento, promover la libertad de expresión y fomentar el respeto mutuo y el entendimiento multicultural, nuestra propuesta está encaminada a institucionalizar las Emisoras Escolares en Bogotá D.C., que de alguna manera ya cuentan con infraestructura y recursos, como lo detallamos en el siguiente acápite.

4.2 Emisoras Escolares en Bogotá D.C.

Las emisoras escolares en Bogotá no son nuevas, ya se tuvo una experiencia, aunque aislada, pero positiva. Por esta razón nuestra propuesta está encaminada a fortalecerla e institucionalizarla.

En los ejercicios de participación ciudadana denominados “*Cabildos juveniles*”, surgió por iniciativa de cientos de estudiantes la RED DE EMISORAS ESCOLARES DISTRITALES, en adelante REED, con la participación de 29 Instituciones Educativas Distritales, en adelante IED, que fueron dotadas con equipos como consolas, amplificadores de sonido, computadoras, mezcladores, sillas mesas, micrófonos, acondicionamiento de cabinas, reproductores de discos compactos, tablet's, y demás insumos necesarios para su funcionamiento.

Las 29 IED de esta red son: Gran Colombia, Pantaleón Gaitán, San Cristobal Sur, José Acevedo y Gómez, Los Alpes, José Joaquín Castro, Técnico Tomás Rueda Vargas, Brasilia Bosa, La Concepción, Orlando Higueta Rojas, José Francisco Socarrás, Germán Arciniegas, Villas del Progreso, Bosanova, Manuel Cepeda Vargas, Costa Rica, Bernardo Jaramillo, Alfredo Iriarte, Molinos y Marruecos, Colombia Viva, San Agustín, Palermo Sur, La Paz, La Arabia, Estrella del Sur, Sotavento, El Tesoro de la Cumbre, El Minuto de Buenos Aires y Antonio García.

La ubicación de estas IED por localidades es la siguiente:

San Cristóbal	7
Bosa	8
Fontibón	1
Rafael Uribe	7
Ciudad Bolívar	6
Total:	29

Para conocer la situación actual de estas emisoras, solicitamos a cada uno de estos 29 colegios nos informara qué entidades pagaron los equipos, si en la actualidad se encontraban funcionando, qué actividades se realizan y qué necesidades se presentan para mejorar su funcionamiento.

A partir de las respuestas recibidas podemos destacar:



No hay claridad del origen de los recursos invertidos para la adquisición de los equipos. Algunos colegios aseguran que fueron entregados por la Secretaría de Educación, otros que los Fondos de Desarrollo Local, otros que los Fondos de Servicios Educativos o incluso que fueron entregados por la Universidad Javeriana dentro de un convenio de asociación suscrito con la SED. Independiente de la entidad que suministró los equipos, lo cierto es que se trata de recursos públicos.

Desafortunadamente no todas las emisoras están funcionando por diferentes razones, entre ellas, falta de docentes y alumnos capacitados para el tema, obsolescencia de los equipos, falta de infraestructura adecuada y baja capacidad técnica y tecnológica de los equipos.

También encontramos que en los colegios donde se ha logrado sostener la emisora se abordan temas como:

- ✓ Proponer a la comunidad educativa una visión de los conflictos institucionales y sociales.
- ✓ Divulgación y planteamiento crítico de los derechos humanos.
- ✓ Difusión y vivencia de valores ciudadanos.
- ✓ Fomento de la tolerancia.
- ✓ Respeto frente al espacio colectivo.
- ✓ Información acerca de actividades académicas, recordatorio de horarios y actividades, planeación académica y actividades deportivas.
- ✓ Maltrato animal, bullying, ciberbullying, racismo, medio ambiente, embarazo en adolescentes, etc.

Dentro de las necesidades más sentidas expresadas por los colegios se tiene:

- ✓ mantenimiento y renovación de los equipos.
- ✓ Conectividad con todas las áreas del colegio
- ✓ No tienen una programación estipulada y se va acomodando a las dinámicas propias de la institución.
- ✓ Formación a docentes y alumnos encargados del proyecto.

De otra parte, para conocer detalles del proyecto Red Emisoras Escolares, se solicitó información a la SED, entidad que suministró información mediante oficios E-2017-126855 del 21 de julio de 2017 y E-2018-71585 del 27 de abril de 2018, información de la cual podemos destacar:

1. La iniciativa quedó incluida en el proyecto 899 *“Tecnologías de la información y las Comunicaciones”*, más concretamente dentro del componente *“Incorporación, Uso y Apropiación de las Ciencias y las Tecnologías para la innovación y la Creatividad”*, dentro del

cual la Secretaría de Educación suscribió con la Universidad Javeriana el Convenio de Asociación 1979 de 2015 cuyo objeto fue *“Aunar Esfuerzos para desarrollar actividades de diseño, implementación, acompañamiento, análisis de información y seguimiento de proyectos, mediante estrategias que fomenten el uso y apropiación pedagógica de las TIC y los Medios de Comunicación, el fortalecimiento de los centros de interés, las iniciativas y programas de cultura digital, de manera transversal a todas las áreas del saber, en los colegios oficiales del Distrito”*. El valor del convenio fue de \$5.488.000.000,00 de los cuales \$563.734.000,00 se destinaron para la Red de Emisoras.

Con el convenio se atendería de forma directa a cuatro poblaciones dentro de las cuales se encontraban los 29 colegios de cabildos juveniles, acompañados en el uso y apropiación pedagógica de los medios de comunicación.

Como objetivo de este componente se fijó: *“Realizar un proceso de formación y acompañamiento a 29 colegios pertenecientes a las UPZ 32, 54, 55, 84 y 115 que tienen en marcha proyectos de uso pedagógico de los medios de comunicación escolar y que han sido beneficiados con la asignación de recursos para el fortalecimiento de los mismos”*, que incluyó acciones como:

El acompañamiento en 3.000 horas, distribuidas según las necesidades de cada proyecto así:

- a) 2800 horas de formación a estudiantes, que se realizarán en los colegios participantes.
- b) 200 horas de formación a estudiantes, que se llevarán a cabo en las instalaciones de Centro Ático.

2. En el marco del actual Plan de Desarrollo *“Bogotá Mejor Para Todos”*, se suscribió el contrato de ciencia y tecnología 3936 de 2016 con la Universidad EAFIT con el objeto de *“Realizar la gestión y ejecución del proyecto para la transferencia tecnológica del “modelo de aprendizaje y gestión UbiATG”, en las Instituciones Educativas Distritales, como parte del fortalecimiento y acompañamiento a los colegios en la implementación de estrategias que aporten al mejoramiento de los ambientes de aprendizaje y del conocimiento, promoviendo el desarrollo de las capacidades en el uso inteligente de las TIC, dentro del marco del decreto – Ley 591 de 1991”*. El valor de este contrato fue \$890.939.947,00 pesos mcte.

3. Para el año 2017 se suscribió el contrato de ciencia y tecnología 1417 cuyo objeto fue *“realizar la gestión y ejecución del proyecto para fortalecer y acompañar a las instituciones educativas distritales llevando a cabo estrategias que aporten al mejoramiento de los ambientes de aprendizaje y del conocimiento, promoviendo el desarrollo de las capacidades en el uso inteligente de las TIC, mediante la implementación de la primera fase de caracterización y la segunda fase de intervención, para la transferencia tecnológica del*

modelo de aprendizaje y gestión UbiTAG, dentro del marco del decreto ley 591 de 1991 o norma que lo modifique, adicione, aclare o sustituya". El valor de este contrato fue \$1.990.000.000,00 pesos mcte.

Con estos dos contratos de ciencia y tecnología "(...) *se implementa el Plan Saber Digital en sus diferentes líneas estratégicas y componentes, durante la presente vigencia se ha realizado acompañamiento en diferentes instituciones educativas que han requerido asesoría respecto del tema de emisora escolar.*

Este acompañamiento se ha realizado en diferentes aspectos: acompañamiento y asesoría en la construcción del proyecto institucional de emisora escolar, reactivación del espacio, conformación de equipo de emisora y manejo de equipos. Este trabajo se ha realizado de manera articulada entre el equipo del Plan Saber digital, y el profesional de la Dirección de Ciencias, Tecnologías y Medios Educativos de la Secretaría de Educación del Distrito, a cargo de la Red de emisoras Escolares Distritales (...)".

Sobre el funcionamiento y operación de las emisoras, la SED indicó: "*La SED, a través de la Dirección de Ciencia, Tecnologías y Medios Educativos, tiene entre sus funciones "Fomentar el uso pedagógico de las tecnologías de la comunicación y la información en la enseñanza de las distintas áreas del currículo; ofrecer asesoría y capacitación a los colegios y a los docentes sobre su aplicación pedagógica". En cumplimiento de esta función, la Dirección brinda asesoría y capacita a estudiantes de los colegios interesados en la implementación y puesta en marcha del proyecto de "Uso pedagógico de la radio", que contempla la estructuración del proyecto institucional de emisora escolar, el manejo de equipos de la emisora y la organización de los grupos de trabajo requeridos para la producción de material pedagógico y la construcción de la parrilla de programación.*

Para lograrlo, el colegio conforma un grupo de trabajo integrado como mínimo por 1 docente y 10 estudiantes de los diferentes grados. Así mismo, el colegio debe elaborar un proyecto institucional que contenga como mínimo: objetivo general, objetivos específicos, metodología, plan de trabajo anual, equipo de trabajo, metas y productos esperados".

De esta manera, Bogotá ha invertido ingentes inversiones en recurso humano, técnico y económico, pero la red de emisoras no ha logrado mantenerse y consolidarse, motivo por el cual resulta importante imprimirle fuerza de acuerdo de la ciudad, para garantizar su continuidad, su financiamiento y la capacitación de los docentes y alumnos encargados de operar las emisoras escolares.

5. ALCANCES DE PROYECTO DE ACUERDO

De acuerdo con el documento denominado *“Estrategia e Implementación Red de Emisoras Escolares”* con fundamento en el cual la SED impulsó este proyecto²³, *“La Red de Emisoras Escolares del Distrito es un espacio de creación abierto e incluyente que acoge inicialmente a los 29 colegios participantes del componente Cabildos Juveniles, pero que está abierto a todas las instituciones educativas distritales que a través de un trabajo comprometido, consciente y creativo aporten a la red con producciones escolares que aporten a la red y a las dinámicas propias de la institución”*.

De acuerdo con este mismo documento, la Red de Emisoras Escolares se justificó *“Partiendo de entender la radio como un medio de comunicación que, visto desde el proyecto Cabildos Juveniles, se enfoca en un acercamiento a la realidad de los jóvenes que participan, las redes se convierten en un eje fundamental en el sentido que configuran un entorno posibilitador de la participación y el ejercicio reflexivo de la ciudadanía ante problemáticas que afectan a las comunidades a las que pertenecen estudiantes y docentes.*

Como parte de las metodologías se entiende la radio como un medio de comunicación que sensibiliza, moviliza, crea y transforma el entorno, por lo tanto, al brindarles a los jóvenes el conocimiento y uso de las herramientas surgirán nuevos sujetos con habilidades comunicativas, seguros de sí mismos y capaces de liderar procesos de evolución y construcción que facilitan la convivencia ciudadana”.

Las emisoras escolares desarrollan habilidades orales en relación con la voz, la expresión y la comprensión verbal, así como habilidades en el reconocimiento del entorno, la investigación, formación de audiencias y pensamiento crítico.

Los nodos radiales en esta Red representaron temáticas transversales trabajadas en forma colaborativa por las instituciones, siendo de especial interés la producción de contenidos radiales en convivencia, ciudadanía y territorio, derechos humanos, salud sexual y reproductiva y nuevas tecnologías e innovación.

Desafortunadamente los colegios son el reflejo de la situación social en nuestra ciudad. Los graves problemas de convivencia en nuestras comunidades y en nuestros hogares repercuten en el clima escolar. En busca de atender las diferentes situaciones en el colegio, la SED publicó el *“Directorio de protocolos de atención integral para la convivencia escolar y el ejercicio de los derechos humanos, sexuales y reproductivos”*, donde se determinaron las

²³ Información aportada por la secretaría de educación del Distrito mediante oficio E.-2018-71585 del 27 de abril de 2018.

rutas para la atención de las situaciones críticas que afectan las Instituciones Educativas Distritales.

En esa medida, las emisoras escolares serán una herramienta importante no solo para el conocimiento académico, sino para la formación de ciudadanos abordando temas en prevención del bullying, embarazo en adolescentes, bullying cibernético, violencia intrafamiliar, conductas suicidas y en general esos comportamientos descritos en los 19 protocolos de la SED, especialmente para prevenir el consumo de sustancias psicoactivas que es nuestra mayor preocupación en la actualidad.

De acuerdo con lo anterior, el propósito de esta iniciativa es institucionalizar la Red de Emisoras Escolares, actividad que deberá ser coordinada por la SED aprovechando los recursos ya invertidos en las emisoras existentes, actualizarlas, fortalecerlas.

6. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la ley 819 de 2003 señala:

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 (...)

La presente iniciativa no genera impacto fiscal en el marco fiscal de mediano plazo por cuanto de ser aprobada, se financiará con recursos que ya están aprobados y destinados dentro del proyecto de inversión 1057 “Competencias para el ciudadano de hoy” de la Secretaría de Educación del Distrito.

En este sentido, al indagar sobre el funcionamiento de las emisoras escolares, las Secretaría de Educación nos informó: *“Finalmente, es importante anotar que el Plan Sectorial de Educación 2016-2020 en el marco del fortalecimiento curricular estableció que “(...) también se tendrán en cuenta otros factores que aportan al desarrollo de competencias para el cuidado de hoy, como los relacionados con el uso pedagógico de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC), a través de las cuales se acompañaran las instituciones educativas en las siguientes áreas: 1) Gestión del aprendizaje y el conocimiento; 2) Ambientes de aprendizaje para desarrollar capacidades en el uso inteligente de las TIC y Proyectos I+D+I (investigación, desarrollo, innovación); 3) Lectura de ciudad a través de las TIC y los medios educativos; y 4) de uso responsable de las TIC, para*

que la comunidad educativa conozca y se enamore de Bogotá, de una manera multimodal desde diferentes formatos y soportes". (Plan de Desarrollo Distrital "Bogotá Mejor Para Todos, p.22).

Para cumplir con lo establecido en el Plan de Desarrollo, la SED diseño y puso en marcha el proyecto 1057 "Competencias para el Ciudadano de Hoy", que tiene como propósito en uno de sus componentes el de "Acompañar con procesos formativos a integrantes de la comunidad educativa de colegios vinculados al proyecto de la Dirección de Ciencias, Tecnologías, y Medios Educativos". Fue así como a partir del 2016, los colegios que participaron en el convenio 1979 de 2015 han sido objeto atención desde el Plan SABER DIGITAL que incluye actividades de asesoría y acompañamiento en el Uso Pedagógico de la Radio".

Respetuosamente,

LUZ MARINA GORDILLO SALINAS

Concejala de Bogotá

JORGE DURAN SILVA

Concejala de Bogotá

ARMANDO GUTIERREZ GONZÁLEZ

Concejal de Bogotá

MARIA V. VARGAS SILVA

Concejala de Bogotá

ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN

Concejal de Bogotá

GERMÁN GARCÍA MAYA

Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 324 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUCIONALIZA LA RED DE EMISORAS ESCOLARES EN EL DISTRITO CAPITAL"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

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

ACUERDA:

Artículo 1. OBJETO. Institucionalizar la Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital, como un espacio dinámico, de intercambio de saberes, conocimientos y sueños comunes, empoderando a las instituciones en la generación de contenidos que den cuenta desde lo escolar hasta lo territorial tomando como principal fuente las diferentes opiniones y sentires sobre los temas de interés.

Artículo 2. ALCANCE. La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Educación Distrital, brindará asesoría y capacitación a los docentes y estudiantes de las Instituciones Educativas Distritales, para la implementación y puesta en marcha de la Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital

Artículo 3. PROGRAMACIÓN. La Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital, priorizará programas relacionados con la prevención de las conductas previstas en el directorio de protocolos de atención integral para la convivencia escolar y el ejercicio de los derechos humanos, sexuales y reproductivos, así como para la prevención del consumo de sustancias psicoactivas.

Artículo 4. COBERTURA. La Secretaría de Educación del Distrito ampliará la Red de Emisoras Escolares en el Distrito Capital, mediante la implementación y puesta en funcionamiento de emisoras escolares en todas las Instituciones Educativas del Distrito Capital.

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



PROYECTO DE ACUERDO N° 325 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVEN ACCIONES DE COMUNICACIÓN PARA PREVENIR Y ATENDER EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS LEGALES E ILEGALES EN EL DISTRITO CAPITAL"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El aumento del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales en el Distrito Capital, la ineficacia de las acciones judiciales y de policía para contrarrestar este flagelo y con el convencimiento de la efectividad en las políticas de prevención, son razones suficientes para proponer una herramienta más, de las muchas que se requieren para atacar el consumo desde la prevención.

2. COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá para dar trámite a la presente iniciativa está determinada por el numeral primero, del artículo 12, del decreto ley 1421 de 1.993 en los siguientes términos:

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

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

3. SUSTENTO JURÍDICO

El presente proyecto de acuerdo se sustenta en normas de orden nacional y distrital así:

- 3.1 *Ley 30 de 1986 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Estupefacientes y se dictan otras disposiciones".***

Artículo 90. *Toda Campaña tendiente a evitar los cultivos y la producción, tráfico y consumo de sustancias estupefacientes, deberá ser dirigida y supervisada por el Consejo Nacional de Estupefacientes, directamente o a través del Comité Técnico que se crea por medio de la presente Ley.*

Artículo 91. *Son funciones del Consejo Nacional de Estupefacientes:*

a. *Formular, para su adopción por el Gobierno Nacional, las políticas y los planes y programas que las entidades públicas y privadas deben adelantar para la lucha contra la producción, comercio y uso de drogas que producen dependencia. Igualmente el Consejo propondrá medidas para el control del uso ilícito de tales drogas.*

b. *Conforme al ordinal anterior, señalar a los distintos organismos oficiales las campañas y acciones específicas que cada uno de ellos deba adelantar.*

(...).

Artículo 96. *El comité Técnico Asesor para la prevención nacional de la farmacodependencia tendrá las siguientes funciones:*

(...)

Establecer los criterios que deben guiar la información, la publicidad y campañas en la lucha contra el narcotráfico y la farmacodependencia.

(...).

Artículo 99. *Son funciones de los Consejos Seccionales de Estupefacientes.*

(...)

C. *Señalar a los distintos organismos locales las campañas y acciones que cada uno de ellos debe adelantar.*

3.2 Ley 1566 de 2012 *“Por la cual se dictan normas para garantizar la atención integral a personas que consumen sustancias psicoactivas y se crea el premio nacional “entidad comprometida con la prevención del consumo, abuso y adicción a sustancias” psicoactivas”.*

“Artículo 6°. Promoción de la salud y prevención del consumo. El Gobierno Nacional en el marco de la Política Pública Nacional de Prevención y Atención a la adicción de sustancias psicoactivas formulará líneas de política, estrategias, programas, acciones y procedimientos integrales para prevenir el consumo, abuso y adicción a las sustancias mencionadas en el artículo 1° de la presente ley, que asegure un ambiente y un estilo de vida saludable, impulsando y fomentando el desarrollo de programas de prevención, tratamiento y control del consumo, abuso y adicción a sustancias psicoactivas, legales e ilegales al interior del lugar de trabajo, las cuales serán implementadas por las Administradoras de Riesgos Profesionales.

Las Entidades Administradoras de Planes de Beneficios y las entidades territoriales deben cumplir con la obligación de desarrollar acciones de promoción y prevención frente al consumo, abuso y adicción a sustancias psicoactivas, en el marco del Plan Nacional de Salud Pública, Plan Decenal de Salud Pública, Planes Territoriales de Salud y Plan de Intervenciones Colectivas y demás políticas públicas señaladas en la presente ley.

Tales acciones de promoción y prevención requerirán para su construcción e implementación la participación activa de todos los sectores productivos, educativos y comunitarios en las respectivas entidades territoriales”.

3.3 Decreto 3788 de 1986 “Por el cual se reglamenta la ley 30 de 1986 o estatuto nacional de estupefacientes”.

Artículo 10. El Consejo Nacional de Estupefacientes coordinará y vigilará las actividades de los consejos seccionales.

Dentro de las políticas trazadas por el Consejo Nacional de Estupefacientes, los consejos seccionales desarrollarán las actividades y campañas que en las distintas regiones sea necesario y conveniente adelantar para impedir el narcotráfico y evitar que la población, particularmente la juventud, resulte víctima de la farmacodependencia.

Artículo 11. El Comité Técnico Asesor del Consejo Nacional de Estupefacientes elaborará, dentro del mes siguiente a la expedición de este Decreto, un programa de campañas contra la farmacodependencia y el narcotráfico, que someterá a la aprobación del Consejo Nacional y éste, dentro de un término igual al antes señalado, decidirá lo pertinente y procederá a su ejecución inmediata, a través de los consejos seccionales.

Semestralmente el Consejo Nacional y los consejos seccionales harán la evaluación de las labores realizadas y adoptarán programas concretos de acción.

Artículo 14. La secretaría de los consejos seccionales de estupefacientes le corresponderá al respectivo Jefe del Servicio Seccional de Salud.

Artículo 15. Los consejos seccionales crearán en las ciudades y poblaciones que lo consideren conveniente comités cívicos destinados a organizar la acción de la sociedad en general contra la producción, tráfico y consumo de drogas que produzcan dependencia; en dichos comités se incluirán los sectores más representativos del lugar y se buscará en especial la participación de los gremios, de la prensa, de los sindicatos, de las asociaciones de padres de familia, de la iglesia, de los educadores y otros miembros de la comunidad. Estos comités podrán contar con el apoyo económico del Fondo Rotatorio previsto en el artículo 97 de la ley 30 de 1986.

Artículo 48. La Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Estupefacientes solicitará los informes pertinentes acerca del cumplimiento de las campañas de prevención y si observare que no se están realizando a cabalidad, correrá traslado a la Procuraduría General de la Nación, cuando fuere el caso, o a la autoridad competente para el correspondiente proceso contravencional.

3.4 Decreto Distrital 048 de 2009 "Por el cual se conforma el Consejo Distrital de Estupefacientes, Seccional Bogotá, D.C."

ARTÍCULO SEGUNDO: Son funciones del Consejo Distrital Estupefacientes, Seccional Bogotá, D.C., las siguientes:

a) Velar porque en el Distrito Capital se cumplan las políticas, planes y programas trazados por el Consejo Nacional de Estupefacientes.

b) Formular para su adopción por el Gobierno Distrital, los planes y programas que deban ejecutarse en el Distrito Capital, con el objeto de promover, prevenir, proteger, restablecer y garantizar los derechos de las personas y grupos poblacionales afectados por la producción, tráfico y consumo de sustancias adictivas, de conformidad con las políticas trazadas por el Consejo Nacional de Estupefacientes.

(...)

g) Apoyar la formulación e implementación de programas de prevención, rehabilitación y desintoxicación por el consumo de alcohol, de tabaco y de otras sustancias adictivas.

3.5 Decreto Distrital 691 de 2011 "Por medio del cual se adopta la Política Pública de Prevención y Atención del Consumo y la Prevención de la Vinculación a la Oferta de Sustancias Psicoactivas en Bogotá, D.C."

Artículo 1º. Objetivo. *Adóptase la Política Pública de Prevención y Atención del Consumo y la Prevención de la vinculación a la oferta de Sustancias Psicoactivas en Bogotá, D.C., para el Decenio 2011 – 2021, que en adelante y para los efectos del presente Decreto se denominará la Política Pública.*

Parágrafo. *La Política Pública se articulará con las políticas distritales y sectoriales que promueven el mejoramiento de la calidad de vida y salud, que se formulen en el periodo de vigencia de la misma.*

Artículo 2º. Objetivo General. *La Política Pública tiene como objetivo general establecer las directrices para el abordaje integral, articulado y continuo del fenómeno del consumo y la prevención de la vinculación a la oferta de sustancias psicoactivas, reconociendo las múltiples manifestaciones del fenómeno y la diversidad poblacional y cultural que caracteriza al Distrito Capital.*

Parágrafo 1º. *La implementación de la Política Pública, tiene presente que el fenómeno del consumo está mediado por los efectos contingentes en la salud física, mental, social, y por los factores históricos, políticos, económicos y culturales que influyen en las dinámicas y relaciones que se establecen con las sustancias psicoactivas, tanto legales como ilegales.*

Parágrafo 2º. *Para el logro de este objetivo corresponde a las entidades del Distrito Capital ubicar en un lugar de preferencia de la agenda social temas como la atención, la prevención del consumo y la prevención de la vinculación a la oferta de sustancias psicoactivas, y promover acciones de intervención con base en un enfoque de derechos.*

Artículo 3º. Campo de Aplicación. *Las disposiciones contenidas en el presente Decreto rigen para el Distrito Capital y son de obligatorio cumplimiento y aplicación para todas las entidades y organismos distritales que tengan competencia en el tema. Las acciones sectoriales deben articularse para que contribuyan a la implementación de los ejes, líneas estratégicas y acciones establecidas para el desarrollo de la Política adoptada por el presente decreto”.*

4. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

Para las sesiones ordinarias de febrero de 2017 se presentó como el proyecto de acuerdo 147 de 2017, pero no fue incluido dentro del sorteo para designar ponentes.

Para las sesiones ordinarias de mayo de 2017 se presentó como el proyecto de acuerdo 244 de 2017 con ponencia positiva por parte de la Honorable concejala Gloria Elsy Díaz Martínez, así como del Honorable Concejal Diego Andrés Molano Aponte.

En las sesiones ordinarias de agosto de 2017 se presentó como proyecto de acuerdo 416 de 2017, con ponencia positiva conjunta de los honorables Concejales Gloria Elsy Díaz Martínez, Diego Andrés Molano Aponte y Luz Marina Gordillo Salinas.

En las sesiones ordinarias de noviembre de 2017 se presentó como proyecto de acuerdo 635 pero no fue incluido dentro del sorteo para designar ponentes.

En las sesiones ordinarias de febrero de 2018 se presentó como proyecto de acuerdo 111, recibiendo ponencia positiva por parte del Honorable Concejal Jorge Eduardo Torres.

En las sesiones ordinarias de mayo de 2018 se presentó como proyecto de acuerdo 206, recibiendo ponencia positiva conjunta por parte de los Honorables Concejales Álvaro José Argote Muñoz, Hosman Martínez Moreno y Armando Gutiérrez González.

5. RAZONES DEL PROYECTO

En procura de un mayor entendimiento de la presente iniciativa, abordaremos algunos temas puntuales como: i) la situación del consumo de sustancias psicoactivas en la población escolar de nuestro país, ii) efectos de la publicidad en el comportamiento humano, iii) gastos de publicidad en el distrito, iv) cómo se trabaja la prevención del consumo en el distrito y, v) vinculación de la empresa privada a las campañas de prevención como estrategia de responsabilidad social empresarial.

i. El consumo de sustancias psicoactivas en población escolar de nuestro país.

El Estudio Nacional de Consumo de Sustancias Psicoactivas - Colombia 2016, fue realizado por el Observatorio de Drogas de Colombia, el Ministerio de Justicia y del Derecho, el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Salud y Protección Social, con el apoyo de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) de la Organización de los Estados Americanos (OEA). La versión digital de este documento puede ser consultada en www.odc.gov.co.

El objetivo general de este estudio fue estimar la magnitud del consumo de sustancias psicoactivas en la población escolar de Colombia, entre los 12 y 18 años de edad. El

universo del estudio está constituido por los estudiantes de los grados 7^o a 11^o (con edades entre 12 y 18 años), de los establecimientos públicos y privados de todos los departamentos del país, de jornada diurna (incluye jornada de la mañana y de la tarde) y de todos los calendarios vigentes en el país, en zonas urbanas y rurales del territorio nacional.

Como quiera que el presente proyecto tiene como objeto proponer una herramienta más en prevención, únicamente nos referiremos a las cifras más representativas mostradas en el estudio que estamos citando, especialmente aquellas donde se evidencia el aumento en el consumo de sustancias psicoactivas ilegales.

Alcohol

Si bien se observa una disminución del uso de alcohol en el último mes entre los años 2011 respecto del 2004, la reducción es más evidente en 2016 comparado con el estudio previo. En efecto, hay una caída de prácticamente 10 puntos porcentuales a nivel general entre el 2016 y el 2011.

Gráfico 114. Prevalencia último mes de uso de alcohol, 2004, 2011 y 2016, según sexo

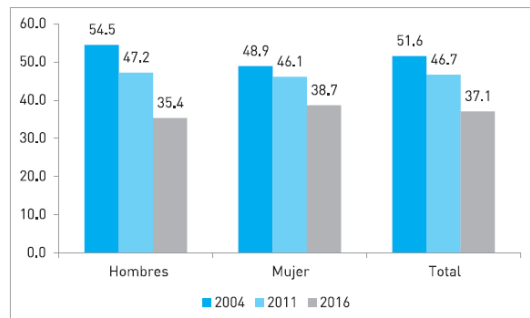


Gráfico 115. Prevalencia último mes de uso de alcohol, 2004, 2011 y 2016, según grado

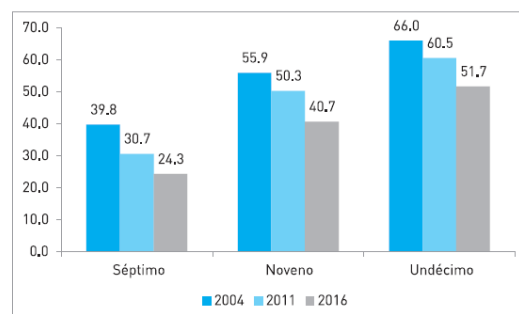
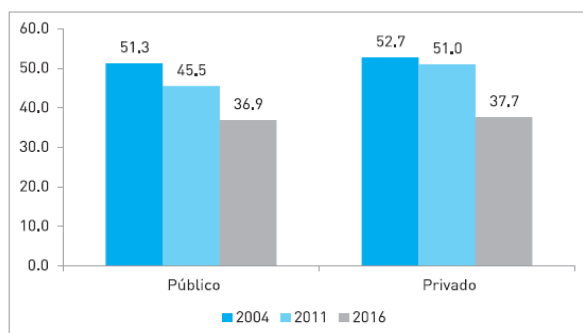


Gráfico 116. Prevalencia último mes de uso de alcohol, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Tabaco

De acuerdo con el estudio en los escolares hombres hay una reducción de 20 puntos porcentuales entre el 2004 y el 2016, y de 6 puntos entre los dos últimos estudios, llegando a una prevalencia inferior al 10%. Entre las escolares mujeres ocurre algo similar, pero con cifras más bajas, con una prevalencia de menos de 8% en el estudio del 2016.

Gráfico 117. Prevalencias de consumo de tabaco último mes, 2004, 2011 y 2016, según sexo

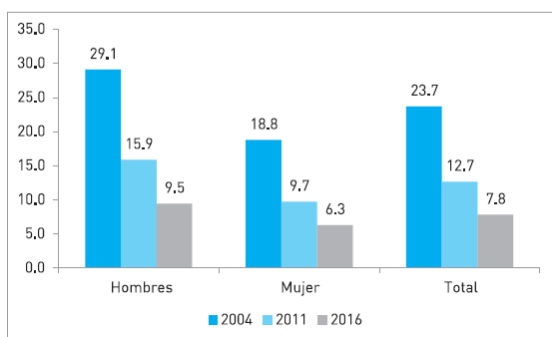


Gráfico 118. Prevalencias de consumo de tabaco último mes, 2004, 2011 y 2016, según grado

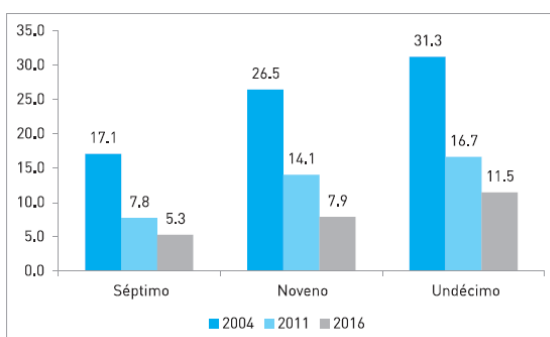
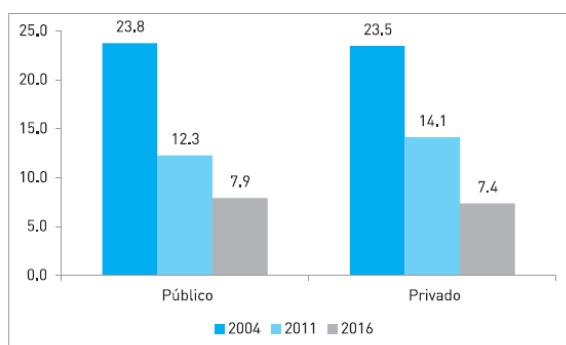


Gráfico 119. Prevalencias de uso de tabaco último mes, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Marihuana

La marihuana es la sustancia ilícita de mayor uso entre los escolares colombianos, como también en otros países:

Gráfico 120. Prevalencias de uso de marihuana último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo

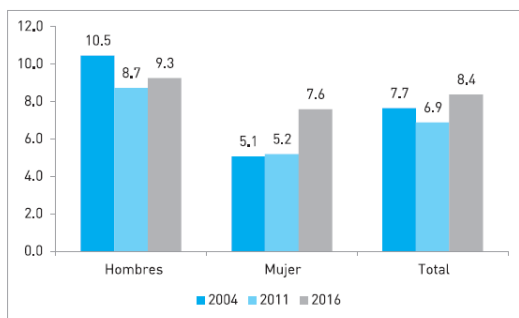


Gráfico 121. Prevalencias de uso de marihuana último año, 2004, 2011 y 2016, según grado

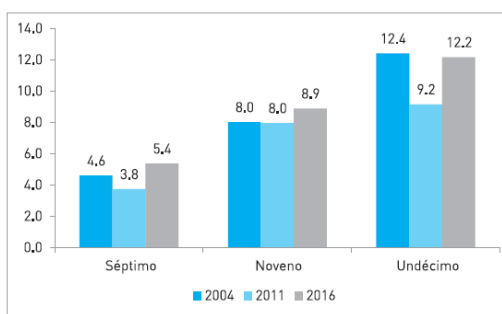
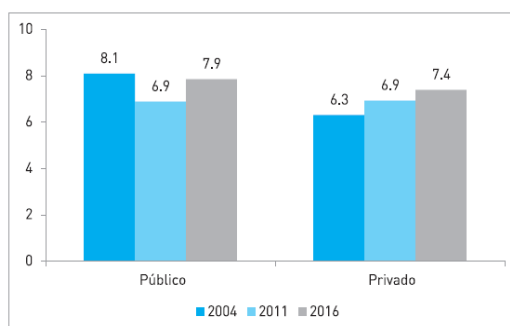


Gráfico 122. Prevalencias de uso de marihuana último año, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Cocaína

en la población global, no hay grandes cambios respecto del estudio del 2011. En efecto, la prevalencia de uso alguna vez en la vida cambia de 3,8% en el estudio del 2011 a 4,1% en el estudio actual. Entre los escolares hombres hay un mantenimiento en la prevalencia vida, y en las mujeres un aumento de 2,8% a 3,3%.

Gráfico 123. Prevalencias de uso de cocaína último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo

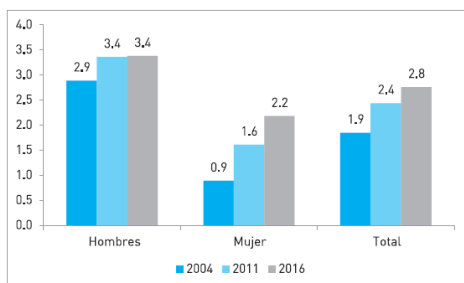


Gráfico 124. Prevalencias de uso de cocaína último año, 2004, 2011 y 2016, según grado

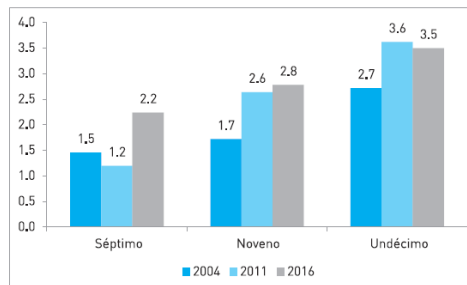
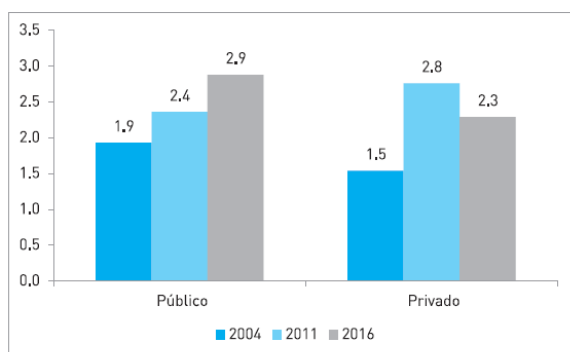


Gráfico 125. Prevalencias de uso de cocaína último año, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Inhalables

Es importante destacar que en el año 2004 las preguntas respectivas hacían alusión al uso de “solventes e inhalables” como una categoría de sustancias, sin embargo, en los estudios del 2011 y el 2016 las preguntas se referían al uso de “pegantes, solventes y pinturas”, y se adicionó preguntas específicas para el uso de popper y dick (como ladys-fragancia).

Gráfico 127. Prevalencias de uso de inhalables último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo

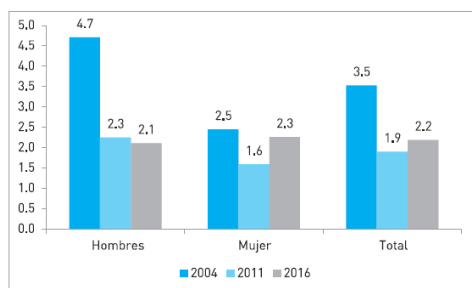


Gráfico 128. Prevalencias de uso de inhalables último año, 2004, 2011 y 2016, según grado

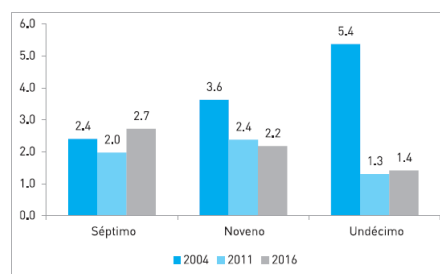
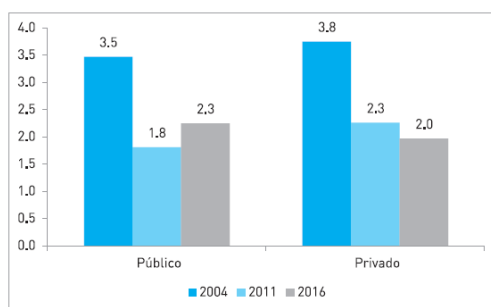


Gráfico 129. Prevalencias de uso de inhalables último año, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Éxtasis

El uso de éxtasis disminuyó entre el 2004 y el 2011 para los tres indicadores. Sin embargo, esa situación se revierte, y si bien en el 2016 no se llega a los niveles encontrados en el 2004, se observa aumento respecto del 2011, para los tres indicadores y para hombres y mujeres como se presenta en la siguiente tabla y en el gráfico 131 respecto del uso en el último año.

Gráfico 130. Prevalencias de uso de éxtasis último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo

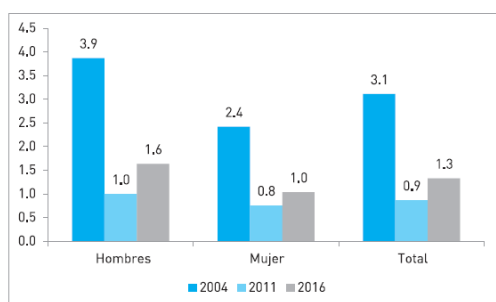


Gráfico 131. Prevalencias de uso de éxtasis último año, 2004, 2011 y 2016, según grado

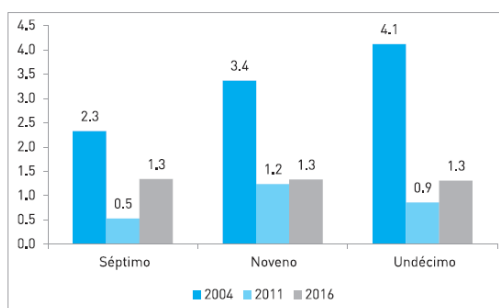
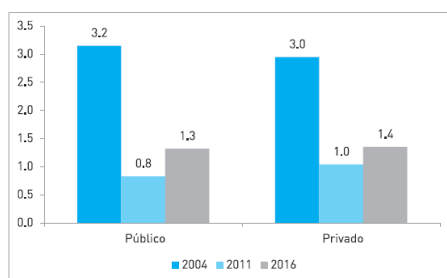


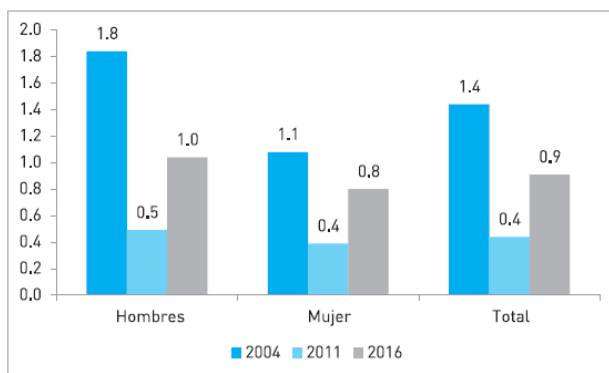
Gráfico 132. Prevalencias de uso de éxtasis último año, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



Basuco

La declaración de uso había disminuido entre el 2004 y el 2011, el año 2016 crece respecto del estudio anterior, pero no alcanza los niveles mostrados en el 2004. Esta situación ocurre para los tres indicadores analizados, tanto a nivel de la totalidad de los escolares, como también en hombres y mujeres.

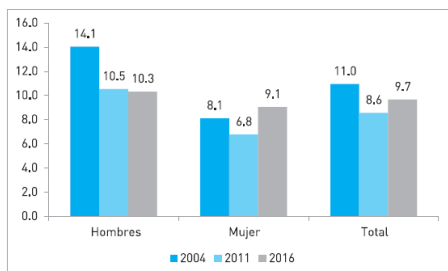
Gráfico 126. Prevalencias de uso de basuco último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo



Uso de cualquier sustancia

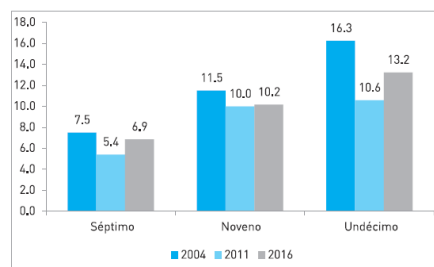
En esta sección se ha generado un indicador que dé cuenta del uso de cualquiera de las sustancias descritas anteriormente (excepto tabaco y alcohol), para los tres períodos de tiempo estudiados. De esta forma se ha construido el grupo de “cualquier sustancia” para los tres estudios, considerando las siguientes: marihuana, cocaína, basuco, inhalables y éxtasis. Si para algún periodo de tiempo, por ejemplo, en el último año, un estudiante declaró haber usado una o más de las sustancias mencionadas, entonces ese estudiante utilizó “cualquier sustancia”, y es esta condición la que se describe en esta sección.

Gráfico 133. Prevalencias de uso de cualquier sustancia* en el último año, 2004, 2011 y 2016, según sexo



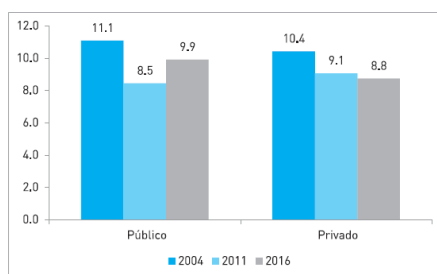
*Incluye marihuana, cocaína, basuco, inhalables y éxtasis.

Gráfico 134. Prevalencias de uso de cualquier sustancia* en el último año, 2004, 2011 y 2016, según grado



*Incluye marihuana, cocaína, basuco, inhalables y éxtasis.

Gráfico 137. Prevalencias de uso de cualquier sustancia* en el último año, 2004, 2011 y 2016, según tipo de colegio



*Incluye marihuana, cocaína, basuco, inhalables y éxtasis.

Dentro de las conclusiones del estudio de consumo de sustancias psicoactivas en población escolar 2016 que hemos citado en esta propuesta, podemos destacar:

- Es relevante mencionar el consumo de marihuanas más potentes entre los escolares, 7 de cada 10 estudiantes que manifestaron consumir marihuana dentro del último año, reportaron haber consumido marihuana tipo cripi o cripa en el mismo periodo, esto equivale a decir, que de los 258 mil escolares que declararon haber usado marihuana en los últimos 12 meses, 186 mil de ellos manifestaron haber usado marihuana cripi o cripa.
- Después de la marihuana, los inhalables, la cocaína y los tranquilizantes sin prescripción médica son las sustancias de más prevalencia de uso entre los escolares, en el grupo de los inhalables se encuentra el popper como la segunda sustancia ilícita más consumida y el dick como la quinta sustancia en orden de uso.
- Este estudio demuestra que los niños y adolescente que cuentan con padres o adultos cuidadores bastante involucrados en sus vidas presentan la mitad de los niveles de prevalencias mes de consumo de alcohol, frente a aquellos niños y adolescentes cuyos padres o adultos cuidadores están poco involucrados.
- El diagnóstico del consumo de sustancias en población escolar es un componente esencial y prioritario de la política pública en Colombia por la utilidad de esta información en el sector educativo para orientar los programas de prevención del consumo y de factores asociados, en el marco de las competencias ciudadanas y de otras acciones institucionales orientadas a la reducción del consumo de drogas.

Estas cifras indican un preocupante aumento en el consumo de todo tipo de sustancias psicoactivas ilegales y demuestra la ineficacia de las políticas para atacar la comercialización y el consumo de sustancias psicoactivas y la necesidad de implementar medidas de prevención, como es el propósito de esta iniciativa.

ii. El poder de disuasión de la publicidad

Del vocablo publicidad se pueden encontrar diversas definiciones, entre ellas, la ofrecida por el portal oxforddictionaries.com, según el cual publicidad es la *“Difusión o divulgación de información, ideas u opiniones de carácter político, religioso, comercial, etc., con la intención de que alguien actúe de una determinada manera, piense según unas ideas o adquiera un determinado producto”*.

El objetivo de toda campaña publicitaria es lograr persuadir a las personas para convencerlas de pensar o actuar de cierta manera. En esa medida, todos los anuncios como vallas, avisos, plegables, etc., están diseñados con diferentes técnicas en procura de lograr unas actitudes o comportamientos previamente determinados.

Con el surgimiento de los medios de comunicación, la publicidad se convirtió en el principal canal para influir en el ser humano a tal punto de convertirse en determinadora de ciertos comportamientos individuales y colectivos. La masificación y globalización de las comunicaciones a través de internet o las redes sociales, han incidido enormemente en la forma de vestirnos, de alimentarnos, en nuestro gusto por ciertos productos, en nuestras preferencias culturales y recreativas, etc.

El ejemplo por excelencia de la influencia de la publicidad, es el consumo de tabaco. Durante muchos años se publicaron informes sobre la cantidad de muertes en el mundo a causa del consumo de tabaco, a tal punto que la Organización Mundial de la Salud recomendó a los países prohibir todas las formas de publicidad, promoción y patrocinio del tabaco para ayudar a reducir el número de consumidores de tabaco. Lo anterior por cuanto *“(...) los resultados de las investigaciones indican que alrededor de una tercera parte de los jóvenes que se inician en el hábito de fumar lo hacen por causas relacionadas con la **publicidad**, la promoción y el patrocinio del tabaco”*. (Negrilla fuera de texto).

Según la edición número 1 de la publicación “Papeles en Salud” del Ministerio de Salud, publicada en Bogotá en junio de 2016, *“(...) el consumo de tabaco/cigarrillo ha disminuido entre 2008 y 2013 (de 17.3% el 2008 a 12.9% el 2013), (...)”*. Estas cifras reflejan resultados positivos en las medidas como prohibir la publicidad de consumo de cigarrillo.

iii. Inversiones del distrito en publicidad

En ejercicio del derecho de petición consagrado en el artículo 23 de nuestra Constitución Nacional, se solicitó a diferentes entidades del distrito nos informaran cuál es el monto y manejo de los recursos para publicidad, dentro de los diferentes programas y proyectos de la Administración Distrital. En respuesta a estas solicitudes tenemos:

Dentro del Plan de Acción de la Secretaría de Educación para el 2016 se contó con el componente 02 “Voces del Territorio” por \$1.558.836.694,00 destinado a divulgar campañas de comunicación en medios de carácter masivos, directos, comunitarios o alternativos, así como fortalecer la red de canales de comunicación digital compuesta por la RedAcadémica, Educación Bogotá, IntraSED, redes sociales, canal web, portal de noticias mailing y SMS.

La Secretaría de la Mujer destinó \$206.073.007,00 para desarrollar acciones de difusión y apropiación ciudadana de los derechos de la mujer y la equidad de género.

La Secretaría Distrital de Ambiente destinó \$110.417.706,00 para el suministro de piezas de comunicación institucionales, merchandising y material POP para socializar y transmitir a la

ciudadanía la información relacionada con los programas, planes, eventos, trámites y proyectos liderados por la entidad.

La Secretaría de Movilidad destinó la suma de \$6.344.249.562 para actividades de divulgación y campañas relacionadas con la promoción y respeto a las normas y comportamientos de tránsito, campañas de sensibilización vial y cultura para la movilidad.

La Secretaría General tiene previsto invertir \$99.520.000.000,00 para la divulgación de programas, articular la estrategia comunicacional del distrito y medir la percepción ciudadana respecto a problemas de ciudad, políticas públicas, programas, acciones y decisiones de la administración distrital.

La Secretaría de Integración Social tiene previsto invertir en el diseño y ejecución de estrategias de comunicación y divulgación interna y externa, masiva y directa, \$1.530.790.400 en el 2017, \$1.863.979.970 en el 2018 y \$1.774.862.261 en el 2019.

La secretaria de Cultura, Recreación y Deporte cuenta con \$217.000 para la divulgación y promoción de la política del sector de la cultura.

La Secretaría de Salud reporta más de \$2.300.000.000,00 para el desarrollo de estrategias de comunicación dentro de los diferentes proyecto de inversión.

La Secretaría de Gobierno tiene contemplado contratar 23 cápsulas televisivas para el fortalecimiento de la imagen institucional.

Por último, Transmilenio S.A. y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público ofrecen información muy importante respecto de la publicidad en el Sistema Integrado de Transporte Público:

Transmilenio S.A. nos informa que la publicidad en el Sistema de transporte masivo está regulada en la resolución 6464 de 2011 expedida por las Secretarías de Movilidad y Ambiente y las resoluciones 119 de 2002, 180 de 2001 y 393 de 2015, expedidas por Transmilenio S.A.

La publicidad al interior de las estaciones de las fases I y II (avenida caracas, calle 80, autopista norte, eje ambiental, avenida de las américas, NQS y avenida suba, están sujetas al contrato de concesión 316 de 2003 suscrito con la empresa publímetro, mientras la asignación de publicidad en la fase III (avenida El Dorado y carrera décima) le corresponde a Transmilenio S.A.

La publicidad al interior de los buses de transmilenio es manejada directamente por los concesionarios de la operación de transporte, atendiendo las normas que rigen la materia.

Por su parte, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público nos informa que la publicidad instalada en el mobiliario M-160 (MUPIS), esto es, en los paraderos de los buses del SITP, está a cargo de la firma Equipamientos Urbanos Nacionales de Colombia S.A. - EUCOL S.A., conforme al contrato de concesión 001 de 2001.

iv. La Prevención en el Distrito Capital

La importancia de las acciones en prevención del consumo de sustancias psicoactivas no resiste discusión alguna. Sobre este aspecto existe toda clase de estudios, análisis, conferencias, etc. La complejidad en este punto se encuentra en la forma como se deben implementar tales acciones, máxime cuando se trata de una labor que requiere la participación de diferentes sectores administrativos, característica que no ha sido una de las virtudes en las últimas administraciones.

El 4 de junio de 2016 la Comisión Permanente de Gobierno de esta Corporación realizó un debate de control político sobre el problema de consumo de sustancias psicoactivas en la ciudad. En aquella oportunidad la Delegada de la Secretaría de Integración Social resaltó la importancia de “Trabajar fuertemente en el tema de prevención”.

Sobre el mismo tema el entonces Secretario de Seguridad Daniel Mejía Londoño, afirmó que las mejores políticas frente al consumo son las de prevención. Agregó que sin prevención es imposible una política de drogas efectiva y que cuando las políticas de prevención fallan, se convierten en consumos problemáticos asociados al crimen violento.

De acuerdo con estas mismas entidades, las acciones en este campo se adelantan conforme a la “Política Pública de Prevención y Atención y a la Prevención de la Vinculación a la Oferta de Sustancias Psicoactivas” y de manera articulada con el Consejo Distrital de Estupefacientes, donde se formulan los planes y programas para cada período.

En ese sentido, la Secretaría de Salud implementa componentes estructurales como el fortalecimiento y/o desarrollo de potencialidades para la vida; alternativas socioculturales, deportivas y recreativas; oferta de servicios de atención integral y diferencial.

La Secretaría de Integración Social también articula acciones en desarrollo de estos mismos ejes y cuenta con otros adicionales como: movilización de redes sociales, resignificación del consumo y la vinculación a la oferta de sustancias psicoactivas.

En términos generales, esta es la descripción de las acciones en prevención del consumo de sustancias psicoactivas, sin desconocer otras a cargo de las demás entidades distritales.

v. Vinculación del sector privado como estrategia de responsabilidad social empresarial.

Hace unos años el concepto de Responsabilidad Social Empresarial - RSE no era incluido dentro del desarrollo propio de los objetivos sociales de las personas jurídicas; no obstante, hoy día ha logrado gran importancia para la imagen de las empresas a nivel internacional. Las múltiples definiciones de RSE coinciden en sus aspectos fundamentales; por ello tomaremos la ofrecida por la Cámara de Comercio de Bogotá:

“En términos generales, la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) es la capacidad de una organización de intervenir social, económica y ambientalmente sobre las consecuencias generadas en su operación frente a todos los grupos con los que se desarrolla.

Lo anterior implica que la organización deberá considerar como parte de la definición estratégica de su negocio (entendido este como el desarrollo de su objeto social), no solamente las necesidades y expectativas de la comunidad objetivo y/o asociados, sino también deberá involucrar a los otros actores que afecten o resulten afectados por el desarrollo de su actividad, a fin de construir un modelo integral que genere un desarrollo sostenible en el tiempo para la entidad, sus miembros y su entorno”.

De esta manera las empresas no solo proyectan única y exclusivamente en la rentabilidad económica propia, sino que planean la manera como también pueden generar rentabilidad social para su entorno y sus conciudadanos. No obstante, existe cierta incertidumbre en la forma como las empresas pueden vincularse en este tipo de programas.

Por esta razón y conscientes que contrarrestar el flagelo de las drogas no debe ser una tarea exclusiva del sector público sino que requiere también la colaboración del sector privado y de la familia, el presente proyecto de acuerdo incluye una invitación al sector privado, en especial a las empresas dedicadas a la explotación de la publicidad visual exterior, para apoyar este tipo de campañas de prevención de consumo de sustancias psicoactivas, aprovechando espacios en sus vallas, avisos y demás elementos de publicidad, claro está, respetando las normas que regulan la publicidad visual exterior en la ciudad.

De lo expuesto, a manera de recopilación podemos decir:



1. El consumo de sustancias legales e ilegales ha venido en aumento en nuestra ciudad, especialmente en nuestros jóvenes y adolescentes y de manera preocupante en nuestras niñas y niños.
2. Las acciones en prevención del consumo de este tipo de sustancias no ha arrojado resultados esperados.
3. La publicidad es una herramienta importante para informar e influir en el comportamiento humano.
4. El Distrito tiene importantes recursos económicos para invertir en publicidad institucional y además cuenta con amplios espacios publicitarios en su Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros que pueden ser destinados a campañas de prevención.
5. Contrarrestar el flagelo de las drogas no debe ser una tarea exclusiva del sector público, se requiere también la colaboración del sector privado y de la familia, en esa medida, como inversión social de las empresas dedicadas a la explotación de la publicidad visual exterior, el apoyo a este tipo de campañas mediante el aprovechamiento de vallas, avisos y demás elementos de publicidad, se constituyen en una opción ideal para el ejercicio de la Responsabilidad Social Empresarial.

6. ALCANCES DE PROYECTO DE ACUERDO

El artículo 20 del decreto distrital 691 de 2011 "Por medio del cual se adopta la Política Pública de Prevención y Atención del Consumo y la Prevención de la Vinculación a la Oferta de Sustancias Psicoactivas en Bogotá, D.C." determina que las Secretarías Distritales de Salud, Gobierno, Educación, Cultura, Recreación y Deporte, Integración Social, Desarrollo Económico, Planeación y Hacienda, concurrirán al desarrollo e implementación de dicha Política Pública, destinando los recursos económicos necesarios para ejecutar las acciones de su competencia incluidas en el plan de acción intersectorial y que tengan relación con los lineamientos de esta Política.

En esa medida, proponemos que dichas entidades, incluyan dentro de sus campañas de publicidad, mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, en el porcentaje que determine el Consejo Distrital de Estupefacientes.

De igual manera, de acuerdo con lo informado por el DADEP el distrito cuenta con el 15% de las caras publicitarias de los módulos M-160 para publicidad institucional, por ello consideramos oportuno que parte de dicho porcentaje sea destinado para mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales.

En el mismo sentido el literal a) del artículo 6 de la resolución 6464 de 2012 proferida por las Secretarías de Movilidad y Ambiente “Por la cual se establecen las características y condiciones para la fijación o instalación de Publicidad al interior del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá D.C. – STM”, determina que el 10% de publicidad que se realice en elementos fijos se destinará para campañas institucionales, proponemos que parte de dicho porcentaje sea destinado para mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales.

En similar sentido, acudiendo al principio de solidaridad y como herramienta de responsabilidad social empresarial, proponemos invitar a las empresas que tengan dentro de su objeto social la explotación de la publicidad exterior visual, incluir dentro de sus vallas, avisos y demás elementos de publicidad exterior visual, mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales.

Finalmente, es importante resaltar que para las sesiones de mayo de 2018 se obtuvo concepto de VIABILIDAD por parte de la Administración Distrital en cabeza de las Secretarías de Gobierno, Salud, Educación, General, Cultura, Recreación y Deporte, el DADEP .

La Secretaría de Salud resalta *“Amén de lo anterior, es preciso hacer énfasis frente a lo dispuesto en normas referidas previamente, como la Ley 30 de 1986 que establece que toda campaña tendiente a evitar los cultivos y la producción, tráfico y consumo de sustancias estupefacientes, deberá ser dirigida y supervisada por el Consejo Nacional de Estupefacientes, directamente o a través del Comité Técnico que crea la misma Ley. **El Decreto Reglamentario 3788 de 1986, reitera las condiciones previstas en la norma superior y bajo esta prescripción normativa, cualquier acción en materia publicitaria queda sujeta a los parámetros que fije la Autoridad Nacional**”.*

Por esta razón y para dar cumplimiento a la normatividad vigente en esa materia, los artículos 3 y 4 donde se dispone acciones de comunicación en elementos publicitarios del Sistema Integrado de Transporte Público, deja la salvedad que los términos y condiciones de dicha publicidad serán los establecidos por el Consejo Distrital de Estupefacientes.

Frente a la publicidad en los paraderos del SITP, conocidos como módulos M-10, el DADEP señala que el proyecto de acuerdo *“(...) se ajusta con lo establecido en el Contrato de Concesión 001-2001, teniendo en cuenta que la “cláusula CUARTA. ESPACIOS PARA USO DEL DISTRITO: El concesionario cederá sin costo al Distrito, a través del DADEP, el quince por ciento (15%) de las caras publicitarias que estén instaladas...”.*

En este concepto se hace una recomendación que consideramos oportuna, en el sentido que “Las entidades del orden Distrital que incluyan campañas publicitarias de prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, deberán informar a la Oficina de la Alta consejería de comunicaciones de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, quienes son los encargados de la asignación y aprobación de caras publicitarias mensualmente”.

7. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la ley 819 de 2003 señala:

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 (...)

La presente iniciativa no genera impacto fiscal por cuanto de ser aprobada, se financiará con recursos que ya están destinados y asignados para publicidad en las diferentes entidades y en esa medida no requiere recursos adicionales.

Respetuosamente,

LUZ MARINA GORDILLO SALINAS
Concejala de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
JORGE DURAN SILVA
Concejala de Bogotá

ARMANDO GUTIERREZ GONZÁLEZ
Concejal de Bogotá

MARIA V. VARGAS SILVA
Concejala de Bogotá

ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN
Concejal de Bogotá

GERMÁN GARCÍA MAYA
Concejal de Bogotá

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 325 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVEN ACCIONES DE COMUNICACIÓN PARA PREVENIR Y ATENDER EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS LEGALES E ILEGALES EN EL DISTRITO CAPITAL"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

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

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente Acuerdo tiene por objeto promover acciones de comunicación, para prevenir y atender el consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. ACCIONES DE COMUNICACIÓN. Las Secretarías Distritales de Salud, Gobierno, Educación, Cultura, Recreación y Deporte, Integración Social, Desarrollo Económico, Planeación y Seguridad, Convivencia y Justicia, dentro de sus acciones de comunicación incluirán mensajes pedagógicos alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, en los términos y condiciones que establezca el Consejo Distrital de Estupefacientes.

PARÁGRAFO PRIMERO. Dentro de estas acciones de comunicación se incluirán mensajes relacionados con los riesgos y daños asociados, así como el desarrollo de potencialidades y capacidades para la vida, en cuanto al consumo de sustancias psicoactivas con enfoque socio cultural, poblacional y diferencial; con énfasis en las sustancias psicoactivas de mayor consumo en la ciudad.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Dentro de estas acciones de comunicación, las entidades distritales incluirán mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales en sus ambientes laborales.

ARTÍCULO 3. ACCIONES DE COMUNICACIÓN EN PARADEROS. Un porcentaje de las caras publicitarias reservadas para publicidad institucional en los módulos M-10, serán destinados para mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias

psicoactivas legales e ilegales, en los términos y condiciones que establezca el Consejo Distrital de Estupefacientes.

ARTÍCULO 4. ACCIONES DE COMUNICACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO. Un porcentaje de los elementos de publicidad destinados para mensajes institucionales del Distrito y de los cortes publicitarios destinados a mensajes institucionales del Distrito al interior del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá D.C. – SITM., serán destinados para mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, en los términos y condiciones que establezca el Consejo Distrital de Estupefacientes.

ARTÍCULO 5. RESPONSABILIDAD SOCIAL. Como herramienta de responsabilidad social empresarial, las personas naturales y/o jurídicas que tengan dentro de su objeto social la explotación de la publicidad exterior visual, y las empresas anunciantes podrán incluir dentro de sus vallas, avisos y demás elementos de publicidad exterior visual, mensajes alusivos a la prevención y atención del consumo de sustancias psicoactivas legales e ilegales, siguiendo los parámetros que para ello establezca el Consejo Distrital de Estupefacientes.

ARTÍCULO 6. PRESUPUESTO. Las entidades Distritales responsables de ejecutar las acciones destinadas para dar cumplimiento a lo establecido en el presente Acuerdo, priorizarán dentro de sus respectivos presupuestos los recursos necesarios para tal fin.

Artículo 7. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



PROYECTO DE ACUERDO N° 326 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DENOMINA “ESTADO DE PALESTINA” A LA CALLE 86 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11, EN BOGOTÁ D.C.”

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La esperanza de preservar “a las generaciones venideras del flagelo de la guerra”²⁴ ha sido un propósito de la humanidad desde la suscripción de la Carta de las Naciones Unidas en 1945. En un mundo globalizado como en el que actualmente vivimos, los conflictos mundiales son un asunto que nos compete ciudadanos del mundo y la solidaridad internacional un imperativo para las sociedades y los estados.

Es por ello que cualquier esfuerzo que se haga desde cualquier latitud en aras de mantener el equilibrio mundial es loable y necesario; reconocer de otras culturas sus aportes y valorarlas es sin duda la más grande contribución que se puede hacer a la paz mundial.

Como se expondrá en los acápite subsiguientes, el pueblo palestino ha hecho una presencia histórica en nuestro país desde tiempos de la colonia, y sus aportes a la economía y la cultura han sido invaluable, grandes líderes de opinión, dirigentes políticos e importantes empresarios son descendientes de inmigrantes palestinos.

Así mismo las relaciones exteriores, desde 1996 Colombia abrió las puertas a las Misión Especial de Palestina en la ciudad de Bogotá y desde ese entonces los lazos se han fortalecido constituyendo un marco internacional de apoyo mutuo que ha proporcionado tanto a Palestinos como a colombianos un espacio de fraternidad y diversidad étnica, abriendo espacios de cooperación internacional.

La poesía, la danza, la literatura, la gastronomía y hasta las típicas costumbres familiares han estado presentes en los centenares de hijos de Colombia con padres y raíces árabes en esta ciudad, por lo cual se les debe un espacio de reconocimiento a aquellos que hicieron patria fuera de su patria y formalizando un espíritu de lucha no solo por un bienestar propio, sino por el de una colectividad la cual vieron como su segundo hogar.

En el marco de las consideraciones expuestas, encuentro razonable hacer un reconocimiento al pueblo no solo palestino si no al árabe, y que mejor lugar que la calle 86

²⁴ *Apartes del preámbulo de la carta de las Naciones Unidas suscrita el 26 de junio de 1945 en San Francisco, al terminar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Organización Internacional*

entre carrera 7 y carrera 11, una zona de influencia árabe, donde se respira cultura, academia e historia de la ciudad.

2. OBJETO

El presente Proyecto de Acuerdo se propone reconocer los aportes de los emigrantes palestinos y sus descendientes directos, al desarrollo económico, social y cultural de Bogotá y del país. Dicho reconocimiento se concreta en la designación, con el nombre de Avenida Estado de Palestina, a la Calle 86 de la actual nomenclatura urbana de Bogotá, en el tramo comprendido entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7ª) y la Carrera 11.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La ola migratoria parece, haberse iniciado en la década de 1880, tuvo quizá su pico durante los tres primeros decenios de este siglo y decayó después de 1930, aunque sirios, libaneses y palestinos siguieron desde entonces estableciéndose en Colombia. Dada la poca información existente, es imposible saber con exactitud cuántos árabes han inmigrado al país. Se ha estimado que, durante el período de mayor movimiento (1880-1930), una cifra entre los 5.000 y 10.000 podría ser confiable, siendo los palestinos un componente importante. Cualquiera que sea la cifra, no hay duda de que, al lado tal vez de los españoles, los árabes constituyen el grupo más numeroso de inmigrantes en Colombia desde la independencia.

Quienes dejaban su tierra natal en el Medio Oriente para establecerse en Colombia, lo hacían motivados por una variedad de razones: económicas, políticas y religiosas.

La selección de Colombia como destino obedecía en ocasiones al azar y, una vez iniciado el proceso, a las débiles informaciones que sobre el país comenzaban a recibir quienes ya tenían familiares o amigos con alguna experiencia en la aventura migratoria.

La mayor parte de los inmigrantes árabes que llegaron al país entraron por puerto Colombia, y en menor medida por Cartagena, Santa Marta y Buenaventura, su ubicación geográfica muestra cómo se prefirió la costa Caribe. Eso explica en parte los recorridos que siguieron los procesos de asentamiento y configuración de comunidades árabes, especialmente palestinas, hasta su llegada a Bogotá.

En cuanto a Barranquilla se hace notar algo especial, para 1890 era la segunda más importante del país, centro comercial e industrial de alto crecimiento, lo cual fue atractivo

para los inmigrantes especialmente palestinos. A finales del siglo XIX era la ciudad colombiana con mayor número de extranjeros entre cubanos americanos, holandeses, italianos, ingleses, venezolanos, sirios, libaneses y palestinos.

El fenómeno de la inmigración árabe en Colombia está lejos de ser exclusivo de la costa atlántica. Los inmigrantes árabes –especialmente palestinos-, y en números significativos, se establecieron también en otras ciudades como Ocaña, al igual que en muchas otras poblaciones del país distintas de las del litoral atlántico: Ibagué, Girardot, Honda, Tunja, Villavicencio, Pereira, Soatá, Neiva, Buga, Chaparral. Después de Barranquilla y Cartagena. Bogotá sobresalía, al lado de Cali, entre las ciudades con el mayor número de representantes de habla árabe en Colombia en 1945.

La maleta llena de mercancías muy pronto le dio paso al almacén. Tanto en sus actividades de buhoneros como de mercaderes establecidos, los árabes se destacaron entre las principales “ruedas del comercio” colombiano que exploraban hasta los más recónditos mercados de la geografía nacional. Un mapa que localizara las redes comerciales de los árabes destacaría su presencia no sólo en los puertos de la principal arteria del país de la época, el río Magdalena, sino también en otras rutas de menor importancia, como el Atrato o el San Jorge, así como en los emergentes centros comerciales de la frontera llanera. En todos los casos, los árabes, especialmente los palestinos, comerciaban con una variedad enorme de productos, muchas veces construyendo el comercio de las regiones.

Aunque el comercio tendía a ser la actividad que predominaba entre los inmigrantes árabes recién llegados a Colombia, hay que advertir que desde muy temprano se destacaron también en casi todos los campos de la economía.

Para citar ejemplos encontramos:

- Almacén Félix Chamié de Damasco, Siria, quien se estableció en Ocaña desde 1906
- Almacén N.N. Sagra, fundado en Ocaña en 1907 por los socios Nure y Nadim de Palestina.
- Aljure & Cta. fundada en Girardot por David Aljure, José Laruff y Haabel L. Saal en 1914
- El Negocio de Saich, palestino, y los hermanos Suz, palestinos, quienes formaron la Sociedad Saich, Saz y Compañía, en 1915.
- En la Calle 11 números 248 y 250 funcionó por muchos años el almacén S Helo & Co. en Bogotá fundado por Salomón J. Helo
- En Bogotá se establece el negocio Jorge E. Nassar y hermanos, especializado en telas de importación.

De igual manera, los aportes palestinos a Bogotá son innumerables. Es fácil recordar el restaurante Ramses, centro de reunión de congresistas, ministros y la élite política bogotana del centro. Al igual que se puede repasar al restaurante Khalifa –que a la postre reemplazaría al Ramses- y que acompañó por décadas a los bogotanos de los alrededores del Chicó y el Nogal.

La comunicación y el entretenimiento también tuvieron un impulso fundamental gracias a la migración palestina hacia Bogotá. Los aportes al cine, así como la gran obra social que Cine Colombia y el componente palestino de esta firma representada en Munir Falah, han hecho a la capital y al país entero, merecen que se destaque una labor que ronda casi el siglo de vigencia. Adicionalmente figuras como Yamit Amat o Hassan Nasar, nos dejan ver los aportes palestinos a la comunicación nacional.

De la mano de la comunicación, las artes y el entretenimiento, otras familias palestinas se han hecho notar con destacados aportes. Es así como apellidos Tarud o Abuchaibe se suman a nombres como Alí Humar, de amplia recordación en nuestra sociedad.

En la política y la seguridad, los palestinos también estuvieron presentes. A la familia Suz Pastrana se le han sumado apellidos palestinos como Mustafá, Muvdi, Cure o Ibrahim, característicos de familias que han ayudado desde hace décadas a conformar las instituciones políticas colombianas.

En ámbitos como la seguridad, resulta fundamental recordar a Farouk y Nazim Yanine, los hijos de un ilustre palestino que combatió junto a Lawrence de Arabia y marchó junto a él desde Medina hasta Damasco. Farouk Yanine, General del Ejército Nacional y quien fue Comandante de las Fuerzas Militares en 1990 y su hermano Nazim Yanine, quien ofreció su arduo trabajo en pro de la seguridad de los bogotanos cuando fue comandante de la Policía Metropolitana entre Febrero de 1989 y diciembre de 1990. De igual manera el apellido palestino Halabi engalanó la historia del Ejército Nacional de Colombia e hizo grandes aportes a la paz, siendo uno de los militares protagonistas en el terreno de la recordada operación Jaque.

Ahora bien, vale la pena destacar que las profundas y productivas relaciones con Palestina no se limitan solo a lo social, sino que tienen un capítulo político muy interesante. En cuanto al establecimiento de relaciones diplomáticas entre Colombia y Palestina, se puede indicar que la ventana al éxito con el Estado Palestino fue la Cumbre de los países NOAL de 1995 que tuvo lugar en Cartagena. La Cumbre en general dejó un balance positivo.

El recibimiento del presidente de la OLP YASSER ARAFAT, quien ingresó al país y participó de la cumbre como Jefe de Estado de Palestina fue uno de los logros más significativos, junto con la invitación oficial por parte del presidente Arafat a Samper para visitar suelo

Palestino. Este momento fue un paso para estrechar relaciones entre ambos países y mostrar un apoyo hacia su independencia.

La visita del gobierno colombiano a Palestina “*fue un objetivo completamente político de respaldo a la Autoridad Palestina, de respaldo al objetivo del pueblo palestino de lograr su autonomía económica-política y su reconocimiento internacional, al igual que temas como salud y cooperación económica*” (P. García, comunicación personal, 6 de Agosto de 2015).

De igual forma, se hizo énfasis también en temas relacionados con el sector de las flores y el entrenamiento de policías en contra del narcotráfico.

Por otro lado, en el año 1996 Colombia obtuvo el mayor logro de las relaciones bilaterales con Palestina, la instauración y apertura oficial de la Misión Especial de Palestina en la ciudad de Bogotá. Esta misión, según Pio García, es un medio de tener a un representante de la autoridad Palestina dentro de nuestro cuerpo diplomático y de ellos tener una política más completa hacia América latina, para conducir asuntos de interés mutuo de una forma muy rápida y muy eficiente (P. García, comunicación personal, 6 de agosto de 2015). Además, la Misión entra hacer un espacio de intercambio cultural con otros países extendiendo las relaciones a nivel mundial.

Para el 2 de mayo de este mismo año, se realizó un comunicado oficial por parte del Vice-Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Camilo Reyes a Faruk Kadumi Jefe del Departamento Político de la Organización de Liberación de Palestina (OLP), en el cual se ofició el posicionamiento del Embajador representante Sabri Ateyeh, acontecimiento que permitió la representación de los palestinos en el país.

Desde este primer embajador se ha dado la siguiente continuidad:

Primer Embajador: S.E. EL DOCTOR SABRI ATEYEH.

Beneplácito 18 de Junio de 1996

Presento credenciales al presidente ERNESTO SAMPER PIZANO en Agosto de 1996

Terminó funciones en Mayo de 2000

Segundo Embajador: S.E. EL SEÑOR IBRAHIM ALZEBEN

Beneplácito 12 de Mayo de 2000

Copia de estilo al presidente ANDRES PASTRANA el 6 de Julio de 2000

Terminó funciones en Septiembre de 2005

Tercer Embajador: S.E. EL SEÑOR IMAD NABIL JADA'A

Benelácito 18 de Octubre de 2005

Copia de estilo al presidente ALVARO URIBE el 8 de Febrero de 2006

Terminó funciones en Mayo de 2013

Cuarto Embajador: S.E. EL SEÑOR RAOUF N.A ALMALKI

Benelácito 5 de Noviembre de 2013

Copia credenciales 27 de Mayo de 2014

Un punto clave de las relaciones exteriores entre Colombia y Palestina ha sido el fortalecimiento de estas en materia de apoyo internacional. Un claro ejemplo de este dio partida el 14 de Noviembre de 1996, cuando la Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia, María Emma Mejía realizó una invitación al Jefe del Departamento Político de la OLP, FARUK KADUMI, para asistir a la reunión de expertos de ciencia y tecnología en Cartagena, complementado el 15 de octubre de 1997, donde la canciller anunció la decisión del Gobierno de Colombia de presentar la candidatura a la comisión de derechos humanos de Naciones Unidas. Lo que pretendió esto, es evidenciar que Colombia busca un apoyo recíproco con Palestina, solicitando de cierto modo un soporte para la delegación de esta solicitud.

Otro aspecto a resaltar fue la acreditación del Embajador de Colombia en Egipto, Jaime Girón Duarte, concurrente ante la Autoridad Nacional Palestina, con residencia en el Cairo, entre 1996 y 2002. Desde entonces, la Embajada Colombiana en El Cairo ha mantenido su concurrencia frente al Gobierno Palestino.

Una acción relevante que muestra la importancia de tener en Colombia la Misión Especial Palestina, fue la Comunicación por parte de Mario Acevedo Trujillo (sub director de D.A.S), quien notificó la asignación del código de ingreso (579) mediante el reconocimiento a los palestinos que transitan por territorio colombiano, este procedimiento empezó a tener vigencia en Marzo de 1998. El reconocimiento de los palestinos es una demostración de hermandad y apoyo de Colombia al territorio palestino, al igual que establecer una relación cultural.

Posteriormente vale la pena destacar que durante la presidencia de Andrés Pastrana, varias delegaciones palestinas visitaron el país para atender asuntos relacionados con superación de pobreza, derechos humanos, asuntos humanitarios y promoción cultural.

Durante el gobierno del Presidente Uribe se dieron repetidas visitas del Canciller Palestino, S.E Riad Al Malki, quien fue recibido con el más alto protocolo por parte del Jefe de Estado Colombiano.

Ya en la administración del Presidente Santos, dos hechos de significativa relevancia ocurrieron para afianzar las relaciones entre Colombia y Palestina. En primer lugar, la visita del Presidente Palestino Mahmoud Abbas a Bogotá en 2011, visita que fue atendida por el Presidente Santos y donde Colombia manifestó su disposición a aportar un grano de arena, como facilitador para re lanzar el proceso de paz entre Israel y Palestina.

Adicionalmente en 2014, el gobierno colombiano, atendiendo al clamor del pueblo colombiano, colombiano palestino y palestino, decidió ajustar el status diplomático de la representación palestina, pasando de ser Misión Especial a Misión Diplomática propiamente dicha, estatus que se mantiene hasta la fecha.

3.2. FUNDAMENTOS DEL NOMBRE A LA CALLE 86 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11 “ESTADO DE PALESTINA”

Los fundamentos sobre los cuales se soporta el presente Proyecto de Acuerdo son simples e inician con el reconocimiento de la migración palestina a Colombia, la cual inició a fines del siglo XIX y permitió construir lazos entre la sociedad colombiana especialmente de la costa caribe con un pueblo milenario, con una riqueza cultural invaluable y dispuestos a compartirla con los colombianos.

Es posible, por lo tanto, catalogar de completamente positiva la interacción de casi siglo y medio entre palestinos y colombianos, destacando significativos aportes políticos, económicos y sociales materializados en Ministros, Consejeros Presidenciales, Generales de la República, Embajadores, Congresistas, Periodistas, Actores, Directores de Cine, Músicos, Artistas, Científicos, Académicos y otras personalidades de origen palestino.

Así las cosas, la realización de actos administrativos donde la sociedad colombiana muestre su aprecio y gratitud por siglo y medio de positiva interacción y aportes, son sin duda manifestaciones adecuadas y que cumplen el fin de construir puentes entre civilizaciones.

En segundo lugar, desde hace 22 años existen lazos diplomáticos entre el gobierno de Colombia y el Gobierno de Palestina, así como una larga tradición de amistad que se ha visto reflejada en el apoyo colombiano a la sociedad palestina. Estas relaciones diplomáticas han facilitado contactos del más alto nivel entre los dos gobiernos y han abierto las puertas a la cooperación Sur- Sur, así como al acercamiento de regiones colombianas con regiones palestinas mediante acuerdos de hermanamiento.

Justamente en tercer lugar, Palestina tiene un lugar muy cercano a Bogotá, mediante el hermanamiento entre RAMALLAH (capital administrativa de Palestina) y el DISTRITO CAPITAL, firmado el 01 de octubre de 2015, el cual se encuentra vigente y tiene una duración ilimitada; este Acuerdo de hermanamiento propone diferentes áreas de cooperación entre las que se destacan: relaciones sociales, culturales, educativas, económicas, deportivas, turísticas, de intercambio de experiencias administrativas, gestión regional y riesgos, así como relaciones de formación e intercambio en temas administrativos, tecnológicos, investigación y desarrollo. Adicionalmente, se cuentan con mecanismos de participación de las comunidades, acercamiento cultural, social y turístico, entre otros.

En cuarto lugar, vale la pena destacar que la Organización para las Naciones Unidas, permanentemente ha insistido en la validez del principio de autodeterminación del pueblo palestino, lo cual ha llevado al reconocimiento de su propio Estado el día 29 de Noviembre de 2012, mediante Resolución 67/19 de la Asamblea General, así como la membresía estatal de Palestina en múltiples organismos de la ONU, así como en instancias fundamentales del sistema internacional como la Corte Penal Internacional.

3.3 RAZONES DEL PROYECTO

En el marco de la hermandad entre el pueblo colombiano –en particular el bogotano- y el pueblo palestino, es fundamental dar a conocer y difundir ese espíritu nacional palestino que, de cierta forma y al pasar de los años está posicionado en el país, tanto por la inmigración que se vino formando desde los indicios de la independencia, como por los estrechos lazos políticos, culturales, económicos y sociales que se han construido.

Es claro, el alcance cultural de la ciudad de Bogotá y que a medida que pasan los años se fundamenta como la ciudad cuna de la cultura latinoamericana por contener un gran volumen de asentamientos culturales y minorías étnicas no solo del mismo territorio colombiano si no por las grandes influencias que han dejado las inmigraciones a lo largo del tiempo.

3.4. ALCANCE DEL PROYECTO

Con la adopción del Proyecto de Acuerdo se promueve la visibilización de los palestinos y sus descendientes, así como sus valiosos aportes al país, y al Distrito Capital. Ellos, junto con la colonia árabe en general, conforman la colonia más representativa presente en Colombia, en tanto reúnen aproximadamente cuarenta mil personas en casi todas las ciudades colombianas, sumadas a los más de quinientos mil árabes, a cuyo progreso se han integrado como ciudadanos activos.

La difusión del proyecto o más bien del nombre estará a cargo de la Misión Diplomática de Palestina en conjunto con la Secretaria Distrital de Cultura, dando información sobre el Estado de Palestina a través de una insignia o placa en la calle para información pública.

4. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

4.1. Constitución Política

Artículo 70: *“el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana,*

Artículo 72 *“el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. Y que el patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. Por lo tanto 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.*

Título III De los Habitantes y del Territorio

Capítulo 3 De los extranjeros.

Artículo 100.

Los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles que se conceden a los colombianos. No obstante, la ley podrá, por razones de orden público, subordinar a condiciones especiales o negar el ejercicio de determinados derechos civiles a los extranjeros. Así mismo, los extranjeros gozarán, en el territorio de la República, de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establezcan la Constitución o la Ley.

4.2. Ley 397 de 1997.” *Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias*

Artículo 1°;.....*El Estado garantiza a los grupos étnicos y lingüísticos, a las comunidades negras y raizales y a los pueblos indígenas el derecho a conservar, enriquecer y difundir su identidad y patrimonio cultural, a generar el conocimiento de las mismas según sus propias tradiciones y a beneficiarse de una educación que asegure estos derechos.....*

Artículo 2° *“Las funciones y los servicios del estado en relación con la cultura se cumplirán, teniendo en cuenta que el objetivo primordial de la política estatal sobre la materia son la preservación del Patrimonio Cultural de la Nación y el apoyo y el estímulo a las personas, comunidades e instituciones que desarrollen o promuevan las expresiones artísticas y culturales en los ámbitos locales, regionales y nacional.*

Artículo 4° *“...El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.*

Las disposiciones de la presente ley y de su futura reglamentación serán aplicadas a los bienes y categorías de bienes que siendo parte del Patrimonio Cultural de la Nación pertenecientes a las épocas prehispánicas, de la Colonia, la Independencia, la República y la Contemporánea, sean declarados como bienes de interés cultural, conforme a los criterios de valoración que para tal efecto determine el Ministerio de Cultura...”

4.3. Ley 136 de 1994. Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.

Artículo 32. (Modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012).

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

[...]

5. *Determinar la nomenclatura de las vías públicas y de los predios o domicilios.*

[...]

Parágrafo 2°. *Aquellas funciones normativas del municipio para las cuales no se haya señalado si la competencia corresponde a los alcaldes o los concejos, se entenderán asignadas a estas corporaciones, siempre y cuando no contraríen la Constitución y la Ley.*

Las mencionadas disposiciones de la Ley 136 de 1994 son aplicables en Bogotá por ausencia de norma expresa referentes al Distrito Capital, conforme a lo previsto en la remisión normativa que consagra el artículo 2° del Decreto Ley 1421 de 1993¹⁸.

4.3. Decreto Ley 1421 de 1993

ARTÍCULO.- 2o. Régimen aplicable. *El Distrito Capital como entidad territorial está sujeto al régimen político, administrativo y fiscal que para él establece expresamente la Constitución, el presente estatuto y las leyes especiales que para su organización y funcionamiento se dicten. En ausencia de las normas anteriores, se somete a las disposiciones constitucionales y legales vigentes para los municipios.*

4.4. Normas Internacionales

4.4.1. Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Artículo 13.

- 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.*
- 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.*

4.4.2. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966.

Artículo 12.

- 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.*
- 2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio.*

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

4. *Nadie podrá ser arbitrariamente privado del derecho a entrar en su propio país.*

4.4.3. Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migratorios de 1990.

Parte III Derechos humanos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares.

Artículo 31.

1. *Los Estados parte velarán porque se respete la identidad cultural de los trabajadores migratorios y de sus familiares y no impedirán que éstos mantengan vínculos culturales con sus países de origen.*

2. *Los Estados parte podrán tomar las medidas apropiadas para ayudar y alentar los esfuerzos a este respecto.*

Parte VI Promoción de condiciones satisfactorias, equitativas, dignas y lícitas en relación con la migración internacional de los trabajadores y sus familiares.

Artículo 64.

1. *Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 79 de la presente Convención, los Estados parte interesados se consultarán y colaborarán entre sí, según sea apropiado, con miras a promover condiciones satisfactorias, equitativas y dignas en relación con la migración internacional de trabajadores y sus familiares.*

2. *A ese respecto, se tendrán debidamente en cuenta no sólo las necesidades y recursos de mano de obra, sino también las necesidades sociales, económicas, culturales y de otro tipo de los trabajadores migratorios y sus familiares, así como las consecuencias de tal migración para las comunidades de que se trate.*

Los instrumentos internacionales citados anteriormente han sido ratificados por Colombia, y por lo tanto se encuentran integrados al bloque constitucionalidad, con arreglo a lo estipulado por el artículo 93 de la Constitución Política.

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Decreto 1421 de Julio 21 de 1993

Con plena observancia de las atribuciones conferidas al Concejo de Bogotá, por el Decreto 1421 de Julio 21 de 1993, “*Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá*”, es competencia de la corporación, regular la preservación y defensa del patrimonio cultural, tal y como lo establece el numeral 13 del Artículo 12 de dicho régimen.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, es importante precisar que el presente proyecto de acuerdo no genera gastos, por lo que es perfectamente compatible con el marco fiscal del mediano plazo.

Cordialmente,

ROBERTO HINESTROSA REY

Concejal de Bogotá

JUAN FELIPE GRILLO CARASCO

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

JOSÉ DAVID CASTELLANOS ORJUELA

Concejal de Bogotá

ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

VENUS ALBEIRO SILVA GÓMEZ

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

JORGE LOZADA VALDERRAMA

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá

YEFER VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
LUZ MARINA GORDILLO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
GERMAN AUGUSTO GARCÍA AMAYA
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
NELSON CUBIDES SALAZAR
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
ROGER CARRILLO CAMPO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
RUBÉN DARÍO TORRADO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
RICARDO CORREA MOJICA
Concejal de Bogotá

DAVID BALLÉN HERNÁNDEZ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
FIDEL RAMÍREZ ANTONIO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
CELIO NIEVES HERRERA
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
ÁLVARO ARGOTE MUÑOZ
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
MANUEL SARMIENTO ARGUELLO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
JUAN CARLOS FLÓREZ
Concejal de Bogotá



PROYECTO DE ACUERDO N° 326 DE 2018**PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE DENOMINA “ESTADO DE PALESTINA” A LA CALLE 86 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11, EN BOGOTA D.C.

EL CONCEJO DE BOGOTA, D.C.

EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES Y LEGALES, EN ESPECIAL LAS CONFERIDAS POR EL NUMERAL 13 DEL ARTÍCULO 12 DEL DECRETO LEY 1421 DE 1993 Y ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1551 DE 2012

CONSIDERANDO:

Que en la ciudad de Bogotá vive una amplia colonia de personas nacidas en Palestina, y de descendientes directos de naturales de dicho país, que han aportado mucho al desarrollo económico, social y cultural de la capital de la República, y que merecen el reconocimiento y la gratitud de los bogotanos,

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. Dese a la Calle 86 de la actual nomenclatura urbana de Bogotá, en el tramo comprendido entre la Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7ª) y la Carrera 11, el nombre de Avenida Estado de Palestina.

PARÁGRAFO. Corresponderá a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, llevar a efecto el presente Acuerdo.

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

Dado en Bogotá a los __ del mes de _____ del año 2018.

PROYECTO DE ACUERDO N° 327 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN ACCIONES PARA PROMOVER EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN VÍA PARA LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO.

Este proyecto de acuerdo busca generar un marco de acciones para promover la asistencia técnica en vía para los biciusuarios de Red de CicloRutas de la ciudad, de acuerdo a los lineamientos expresados en el presente proyecto.

Entiéndase como servicio de la asistencia técnica en vía, el servicio especializado, prestado por una persona natural o jurídica, ubicados en diferentes puntos de la Red de CicloRutas de la ciudad, para que el biciusuario pueda garantizar el funcionamiento de su bicicleta en óptimo estado, para ello el proyecto propone puntualmente:

- Promover la identificación de los espacio más adecuados para el desarrollo del servicio de asistencia técnica para bicicletas, priorizando las rutas más utilizadas por los biciusuarios y las condiciones técnicas que permitan definir el tipo de servicio mecánico que se requiera.
- Definir un protocolo para la implementación del servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Identificar las acciones, responsables, la coordinación entre las entidades y medir el impacto de la estrategia, para que pueda ser ajustada de acuerdo a las necesidades del biciusuario.
- Promover la implementación de programas de capacitación presencial y/o virtual para quienes presten el servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Propender una ruta que precise las personas naturales y/o jurídicas que pueden ser prestadores del servicio de asistencia técnica para bicicletas.

Este proyecto es presentado por segunda vez en el Concejo de Bogotá, no tiene antecedentes similares de otras iniciativas que apunten en el mismo sentido.

Radicado	Ponentes	Ponencia	Trámite
172	Daniel Andrés Palacios Martínez Luz Marina Gordillo Salinas	Positiva Conjunta	Archivado por finalización del periodo de sesiones ordinarias.

Este proyecto contó con concepto de la Administración Distrital el pasado 15 de mayo, en el cual las entidades participantes realizaron sugerencias a la exposición de motivos y al articulado.

Luego de dos reuniones sostenidas con la administración distrital se logró un articulado que permitiera sacar adelante la iniciativa.

II. JUSTIFICACIÓN

La justificación de este proyecto está elaborado con base a una novedosa metodología para trabajo en espacio público desarrollada por el Instituto Ghel,²⁵ que permite analizar los objetivos e impactos de propuestas para desarrollar en el espacio público.

a. Objetivo estructurante del proyecto:

El objetivo estructurante de ésta propuesta gira en torno a brindar una asistencia técnica a los usuarios de la bicicleta como medio de transporte de la ciudad.

Los factores derivados de la creciente demanda de este medio de transporte en la ciudad, y el auge del comercio de bicicletas, hace necesario implementar unos lineamientos que permita la asistencia técnica para los biciusuarios de forma organizada, que respete las normas del espacio público, sin propiciar un mercado informal y que genere una oportunidad de empleo para aquellos que se dedican a esta actividad.

La implementación y/o el desarrollo de ésta propuesta, trae diferentes beneficios tangibles e intangibles sobre tres variables de incidencia sobre el espacio público, a saber:

1. **Seguridad.** La instalación de estas unidades para la asistencia técnica de los usuarios de la cicloruta, genera beneficios de seguridad sobre el espacio público, toda vez que la presencia de personas sobre un espacio público genera más sensación de seguridad, es decir, en palabras del arquitecto *“la gente se siente más contenta y tranquila cuando está rodeada de otras personas”*²⁶. Dar las condiciones técnicas para una buena utilización de la bicicleta como medio de transporte podría asegurar más gente haciendo uso de éste tipo de y por ende haciendo este entorno más seguro y más vivo.
2. **Alternativa comercial novedosa.** Un aspecto importante de éste proyecto de asistencia técnica al bici-usuario, es generar un espacio que permita habilitar espacios para quienes deseen ofrecer este tipo de servicios.
3. **Asistencia técnica para los bici-usuarios.** Por último, el componente esencial o estructurador de ésta propuesta, está basado en la posibilidad de darle una asistencia técnica a los bici-usuarios, en varios puntos equidistantes y georreferenciados para que éstos sean de un fácil uso para los bici-usuarios, que de acuerdo a cifras presentadas por la Secretaría de Movilidad, superan los 611 mil viajes diarios. Nuestra propuesta de asistencia técnica plantea que éstos puntos puedan ser instalado en las ciclo rutas con más frecuencia de viajes al día.

Por ejemplo, muchas veces un usuario de bicicleta puede tener los elementos para un pinchada normal de una rueda, pero en el recorrido si llega a sufrir otro tipo de incidente, no puede tener los conocimientos necesarios y requiere de un servicio especializado que le permita salir del

²⁵ Ver: <https://ghelinstitute.org>

²⁶ Ver: <https://guiaparticipa.wordpress.com/2017/02/22/10-factores-de-exito-para-el-espacio-publico/>

evento negativo y poder continuar su recorrido garantizando la seguridad e integridad personal y la de su entorno.

Para montar y desmontar cualquier elemento o pieza de la bicicleta, necesitas identificar herramientas básicas y funcionales para cada caso:

Cuadro 1: Materiales y herramientas para la reparación de una urgencia en bicicletas.



Fuente: Mecánico de Bicicletas, fundación Carlos Slim tomado de:

<https://capacitateparaelempelo.org/pages.php?r=.tema&tagID=6231&load=6558&n=0&brandID=capacitate>

La bicicleta como cualquier maquina puede sufrir algún daño en el recorrido que hace un bicisuario, una caída, un bache en la vía, una pinchada, puede afectar el normal funcionamiento de la misma, en muchos casos, el usuario no encuentra en el recorrido un punto que permita solucionar de manera temporal el inconveniente, lo que genera dificultades para poder movilizar la bicicleta en mal estado.

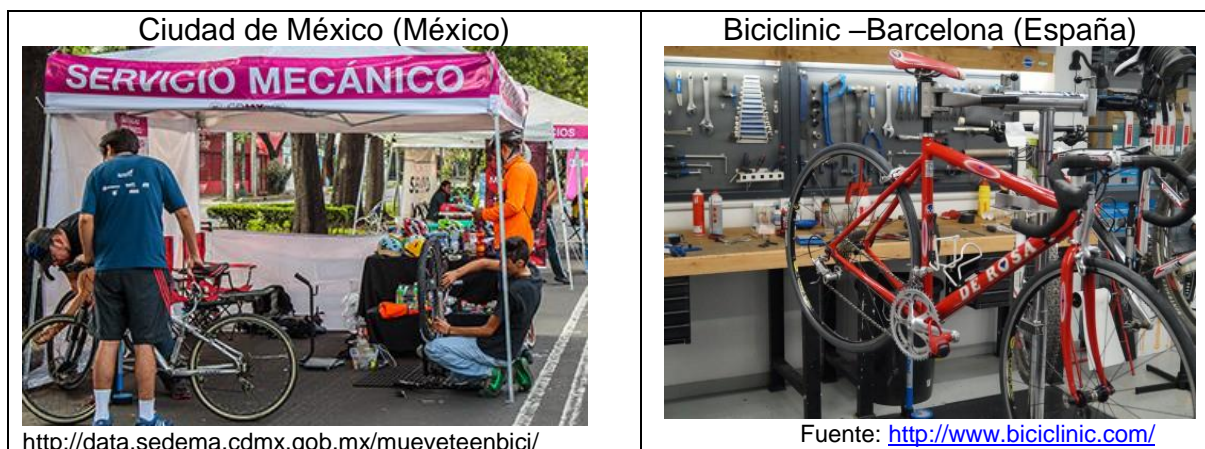
Aunque una bicicleta se vea sencilla, tiene diferentes sistema que pueden dañarse en un recorrido, por eso es importante que Bogotá avance en una estrategia que permita incluir en

zonas de espacio público un servicio que pueda ayudar al usuario a salir de su inconveniente de forma rápida y segura.

Cuadro 2: Sistemas de una Bicicleta.



Este tipo de experiencias se ha implementado en otras ciudades como Ciudad de México, con resultados positivos para sus usuarios.



b. Facilidad en la implementación:

La implementación de ésta iniciativa podrá desarrollarse a través de la oferta de mobiliario que tiene el Distrito para ello, en ese sentido es importante el papel que el DADEP pueda desarrollar para ello. Igualmente, desde los puntos de encuentro se puede pensar en estos lugares para implementar este proyecto.

Puntos de encuentro: Son espacios urbanos vinculados al Sistema de Movilidad, donde se realizan intercambios de medios de transporte: Usuarios TransMilenio, CicloUsuarios y Peatones. Los Puntos de Encuentro prestan al usuario de una manera atractiva, eficiente y segura, servicios con calidad, ya que cuentan con: CicloParqueaderos, sanitarios, comercio, presencia institucional e intermodalidad.

Los Puntos de Encuentro fueron adoptados mediante el **Decreto Distrital 190 de Junio de 2006**, en el cual se definen como: un espacio público urbano dotado con el mobiliario urbano, que cumple una función articuladora entre el Sistema de Espacio Público y el Sistema de Movilidad.

Los componentes de los puntos de encuentro son:

- Mobiliario de ventas compuesto por dos o tres Módulos de venta al peatón (según el PDE) cada uno con 6 espacios individuales para comercializar productos o servicios (puntos de venta –PDV).
- Un ciclo-estacionamiento para bicicletas, cerrado y con sistemas de seguridad y área adicional para comercializar productos y servicios afines.
- Mobiliario para unidades sanitarias.
- Mobiliario para un punto de atención institucional del Distrito Capital.
- Mobiliario para un punto de café al paso.
- Área abierta en forma de plazoleta, conexas a las estaciones de Transmilenio, por fuera del sistema. Algunas de las escaleras de los accesos a las estaciones parten de estas áreas.

Adicional a los servicios, éstos puntos podrían contar con asistencia técnica para el bici-usuario, o se puede pensar en un esquema similar a este.



Fuente: Fotografías tomadas de Internet.

- Punto de encuentro Las Aguas (Carrera 3a Calle 18), tiene disponibles 125 Ciclo-parqueaderos y bicicletas para el uso de los ciudadanos
- Punto de encuentro Mundo Aventura (Calle 6 # 73B - 99 sur), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Tintal (Carrera 86 # 1 - 99), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Alcalá (Calle 139 # 34 A - 15), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos

c. Impacto como política pública:

De acuerdo a las cifras entregadas por la Secretaría de Movilidad, el 8% de los bogotanos prefieren movilizarse en este medio de transporte (Secretaría de Movilidad) en alrededor de 476,57 kms de ciclorutas, de las cuales 212 kms son sobre andén, 63,48 sobre alameda, 113 sobre calzada, 27,76 sobre parques, 14 en puentes peatonales y 46,3 en separadores.

Por otro lado, es importante destacar, que aunque la predominancia en el uso de la bicicleta es más alta en los estratos 2 y 3, es importante el incremento en el uso de éste tipo de transporte en

los estratos 4 y 5. Así mismo, para el caso de los viajes en medios no motorizados, se evidencia en todos los estratos el incremento en el uso de la bicicleta.

Cuadro: # de viajes por Localidad

ANTONIO NARIÑO	10.071	1,58%
BARRIOS UNIDOS	30.891	4,86%
BOSA	63.116	9,93%
CANDELARIA	2.411	0,38%
CHAPINERO	22.106	3,48%
CIUDAD BOLÍVAR	22.277	3,51%
ENGATIVÁ	72.779	11,45%
FONTIBÓN	34.456	5,42%
KENNEDY	74.399	11,71%
LOS MARTIRES	11.497	1,81%
PUENTE ARANDA	30.170	4,75%
RAFAEL URIBE URIBE	21.104	3,32%
SAN CRISTÓBAL	9.964	1,57%
SANTA FE	9.462	1,49%
SUBA	122.585	19,29%
TEUSAQUILLO	29.775	4,69%
TUNJUELITO	14.684	2,31%
USAQUÉN	52.515	8,26%
USME	1.169	0,18%
TOTAL	635.431	100,00%

Fuente: SDM Encuesta de Movilidad 2015

Un punto importante que arroja la encuesta de movilidad respecto al uso de la bicicleta, es que los usuarios argumentan que los largos viajes son un factor de incidencia para el no uso de la bicicleta, así mismo la seguridad es en relevancia, el segundo factor de incidencia para el no uso de la bicicleta.

En este sentido, la instalación del servicio técnico para el bici usuario puede contemplar además de asistencia técnica, un punto de descanso e hidratación.

La invitación a la utilización de éste espacio público puede brindar más seguridad, ya que uno de los resultados más importantes del espacio público exitoso es que más gente en la calle significa “más ojos en la calle” haciendo de estos un entorno más seguro y más vivo. Favoreciendo así, no sólo la vida en la ciudad, sino también mejorando la economía y aumentando la posibilidad de que la gente se relacione con los comercios adyacentes y con propuestas de economía local.

Por último, es importante mencionar la incidencia que tendría el proyecto en la formalización del empleo informal en la ciudad.

d. Partes interesadas en el proyecto.

Dentro del contexto socio-cultural de Colombia, se evidencian múltiples factores que inciden directamente en la calidad de vida de la población; dentro de estos se pueden identificar la pobreza, la inseguridad, el narcotráfico, el desempleo, que a pesar de presentar mejoras en los indicadores, sigue constituyendo un problema económico, político y social.

A esto se suma la dificultad de acceso a servicios básicos de muchos capitalinos entre ellos la educación, servicios de salud, vivienda, entre otros factores incidentes que conducen a

una baja calidad de vida, lo que obliga a que muchas personas recurran a diferentes mecanismos para la obtención de recursos que le permitan su supervivencia; entre estos mecanismos se encuentra la inadecuada utilización del espacio público a través de las ventas informales como principal fuente de generación de ingresos, actividad que afecta el goce y disfrute del espacio público por parte de la población en general y deriva en problemas de seguridad, salubridad y movilidad.

Por último, es importante destacar el crecimiento económico que ha tenido el mercado de bicicletas a nivel nacional y distrital. De acuerdo a la revista Dinero un de las principales razones se sustenta en que actualmente en la capital del país el medio de transporte más utilizado es TransMilenio (con el 38% de la población).

Sin embargo, también es el que tiene el menor porcentaje de satisfacción de los usuarios entre todas las modalidades estudiadas (18%). En contraste, la bicicleta, principal medio de transporte para el 8% de la población de la ciudad, es la categoría con mayor porcentaje de satisfacción en la ciudadanía (83%)²⁷

Según datos estadísticos del sector de bicicletas entregadas por esa entidad por FENALCO, la venta de estos artículos aumentó 30% entre 2015 y 2016 en la ciudad.

Adicionalmente, el Distrito a través del portal web, <http://www.planbici.gov.co>, tiene publicado las 15 conductas del buen ciclista, igualmente en el módulo de infraestructura señala varias políticas públicas en favor de la bicicleta:

Centro de la Bici: El Centro de la Bici es un espacio dedicado a la formación de mecánica de bicicletas. Su principal objetivo es promover positivamente la economía y la cultura de conocimiento de la bicicleta por medio de la tecnificación laboral del mercado de bicicletas. Busca ser el primer centro latinoamericano de la bicicleta que permita posicionar a la ciudad como capital mundial de la bicicleta. En 2020 debe haber certificado cerca de 1000 estudiantes en mecánica de bicicleta. El Centro de la Bici abrirá sus puertas en abril de 2018 en la Plaza de los Artesanos ubicada en la carrera 60 # 63A – 52.

Sistema de navegación ciclista. Un sistema de información dirigido a los ciclistas de la ciudad, que estará integrado por señales y otros elementos instalados envía y por aplicaciones tecnológicas. En su conjunto el sistema permitirá a los usuarios planificar una ruta óptima para transportarse en bicicleta y orientarse dentro de la red vial y la red de ciclorutas de la ciudad hasta llegar a su destino. El sistema ofrecerá información de destinos, localización de ciclorutas y disponibilidad de ciclo-parqueaderos y ayudará a los ciclistas a transitar por las intersecciones de la ciudad de manera más fácil. Como beneficios, el sistema permitirá que los ciclistas actuales puedan hacer un mejor uso de la red vial y la red de ciclorutas de Bogotá. También contribuirá a vencer situaciones que hoy perciben los ciudadanos como barreras para el uso de la bicicleta.²⁸

²⁷ Revista Dinero. “Al igual que los ciclistas, el mercado nacional de las ‘bicis’ vive una nueva era dorada” Publicado en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/venta-de-bicicletas-en-colombia-durante-2017/248414> 8/9/2017

²⁸ Ver: <http://www.planbici.gov.co/proyecto/infraestructura/sistema-de-navegacion-ciclista=480>

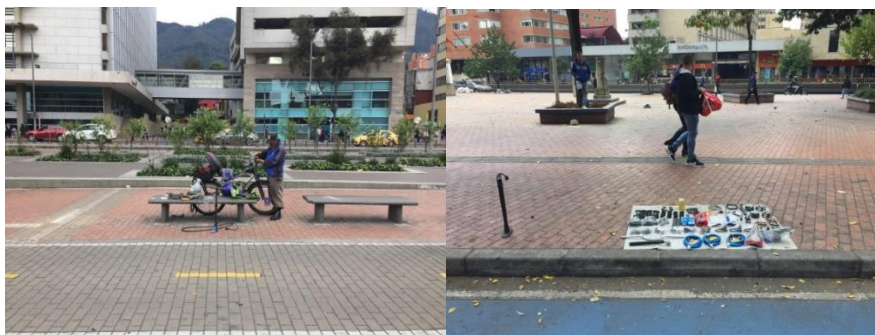
De acuerdo a lo anterior, se podría interpretar que la demanda de éste tipo de servicio técnico (al bici-usuario) es alta si se tiene en cuenta la importancia de la bicicleta para la ciudad. Es decir, la vinculación económica de la población que sustenta su economía en las ventas ambulantes y callejeras administradas por el Instituto para la economía social (IPES), podrá encontrar en éste mercado un buen vínculo laboral.

e. Alineación con proyectos en curso.

En la actualidad, la gerencia de la bicicleta, articula las diferentes iniciativas distritales alrededor de la bicicleta.

Por ejemplo el Plan Bici, tiene como objetivo hacer de la bicicleta el medio de transporte preferido por la ciudadanía y lograr consolidar a Bogotá como una capital ciclista mundial. La secretaría adelanta programad desde cinco componentes del Plan Bici: Infraestructura, institucionalidad, ambiente y salud seguridad, promoción y cultura.

Es importante hacer énfasis, que en la actualidad ya existen varios puntos de asistencia técnica que se han desarrollado de manera informal como se puede ver a continuación. Por otro lado, la asistencia técnica especializada para la atención de automotores, por lo general no presta el mismo servicio al bici-usuario, en lo que tiene que ver con des-pinchado de las ruedas de las bicicletas.



Fotos tomadas por UAN RAGG

Igualmente como ya lo indicamos, desde la Secretaría de Desarrollo Económico, está en estructuración y puesta en marcha del Centro de la Bici, su principal objetivo es promover positivamente la economía y la cultura del conocimiento de este medio de transporte por medio de la tecnificación laboral de su mercado.

Actualmente se ofrecen una serie de cursos que permiten al ciudadano en general un mayor conocimiento de la bicicleta. Se ofrecerán cursos de mecánica para bicicletas de gama baja, media y alta. Para el 2020 se espera que sean certificados cerca de 1000 estudiantes en mecánica de bicicleta, en alianza estratégica con el SENA.

Mantenimiento, reparación y ensamblaje de bicicletas de gama baja

Descripción: Cursos de 40 horas en mantenimiento y mecánica de bicicletas de gama baja. Conocimiento de componentes y especificaciones técnicas, diagnósticos y ajustes básicos en bicicletas de gama baja.

Público objetivo: Ciudadanía en general.

Fecha de inicio: 16 de Abril 2018

Ruta de emprendimiento

Los emprendedores de Bogotá cuentan con el Centro de Negocios donde se implementa la Ruta de Emprendimiento. Está disponible para la atención a emprendedores y empresarios, donde cada uno contará con una oferta de servicios ajustada a las necesidades de su perfil: asesorías, talleres y charlas especializadas para orientar la puesta en marcha y desarrollo de los negocios, se brinda a todos los ciudadanos, sin importar su condición socioeconómica, género, etnia, discapacidad e identidad cultural, bajo los principios de igualdad, diversidad, participación, interculturalidad, e integralidad.

Público objetivo: Empresarios de la economía de la bicicleta.

Fecha de inicio: Abril de 2018

Horario: Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m

Proceso de inscripción: Acercarse directamente al Centro de Negocios en la Plaza de los artesanos en la carrera 60 # 63 A – 52.

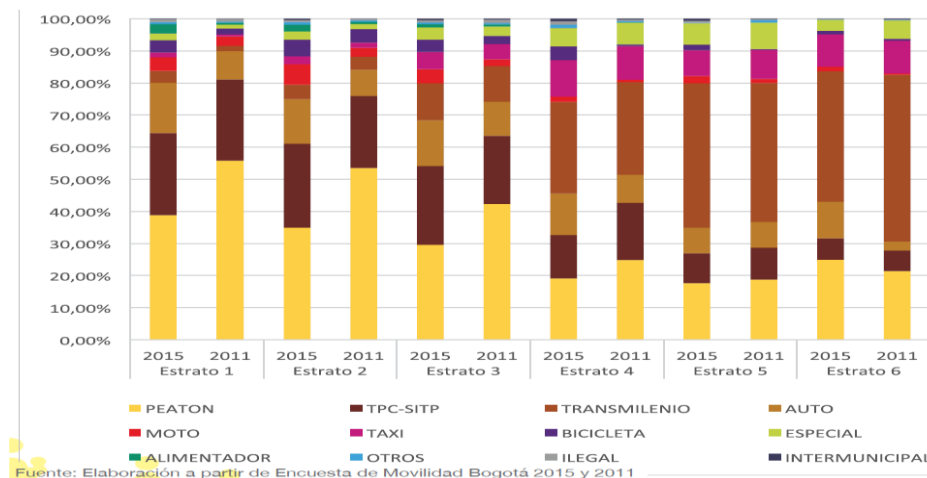
Periodo de inscripción: No hay un periodo específico. Se puede inscribir en cualquier momento.

f. Diversidad e inclusión.

Uno de los puntos importantes que plantea el desarrollo de éste proyecto, es el que tiene que ver con la inclusión actores socioeconómicamente diferentes. Una de las metas es que en 2020 el 10% de los viajes diarios se realicen en bicicleta.

Es decir, de acuerdo a la encuesta de movilidad desarrollada en el 2015, a diferencia de lo evidenciado en el año 2011, donde los medios no motorizados como bicicleta y peatón presentaban participaciones altas en los estratos más bajos, en el 2015 estos medios no presentan diferencias notorias por estrato socioeconómico (Secretaría de Movilidad , pág. 30). Lo anterior resalta el alto grado de inclusión social que tiene el desarrollo del proyecto en el espacio público.

Figura 12. Indicador distribución modal viajes totales por estrato de la vivienda encuesta (2015-2011)

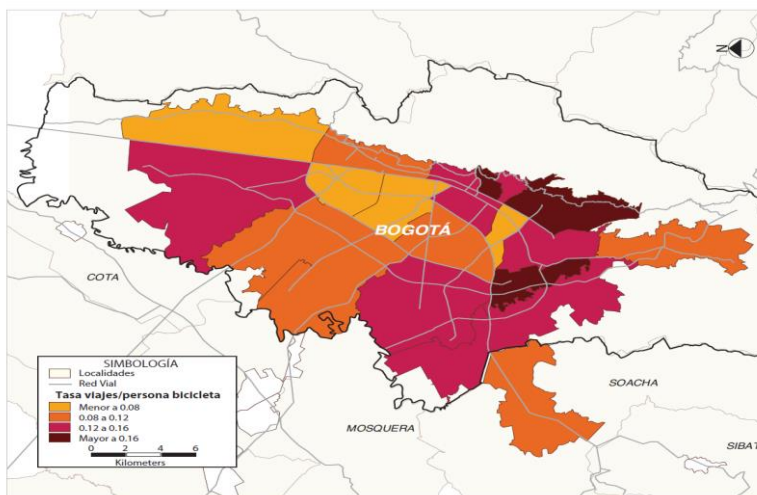


g. Conectividad y accesibilidad al proyecto.

Por último, es importante enmarcar el desarrollo del proyecto a un espacio geográfico de la ciudad en el que un buen número de ciudadanos tengan acceso a éste, sean tránsito de su lugar de residencia al trabajo o estudio. De ser instalados estos puntos, (en un principio) debe estar dirigido a la mayor cantidad de usuarios posible.

En ese orden de ideas, la implementación del proyecto debe ser en la Red de CicloRutas, con alta afluencia de bici-usuarios. La primera imagen que se presenta muestra las zonas de la ciudad en donde más se presentan viajes en bicicleta, estas zonas podrán ser tenidas en cuenta a la hora de la implementación del proyecto y la segunda las vías habilitadas como ciclovías o bicarriles.

TASA DE VIAJES EN BOCICLETA POR PERSONA QUE VIAJA



Fuente: Secretaría de Movilidad



III. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad,

moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la **Ley 1811 de 2016**, (Octubre 21), “*Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*”, esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- **Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- **Incentivo de uso para funcionarios públicos.** Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- **Beneficios para estudiantes bici usuarios.** Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

a. Competencia del Distrito y del Concejo.

De igual a nivel Distrital de acuerdo a las competencias del Concejo establecidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, se han generado una serie de Acuerdos para el fomento de la Bicicleta en el Distrito Capital.

ARTÍCULO.- 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Cuadro: Normas Distrital a favor del fomento de la Bicicleta.

Acuerdo 674 de 2017	Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.
Acuerdo 668 de 2017	Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 663 de 2017	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital
Acuerdo 660 de 2017	Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 558 de 2014	Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas
Acuerdo 506 de 2012	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza
Acuerdo 346 de 2008	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital

Acuerdo 236 de 2006	por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital
---------------------	---

Como se observa en el cuadro, todas estas normas han buscado el fomento de parqueo de bicicletas, la seguridad y el fomento de su uso, por eso esta iniciativa cobra relevancia en marco de todas las acciones que el distrito viene implementando.

Este proyecto también apunta a cumplir el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”, que tiene como meta de resultado: **“Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo con la Encuesta de Movilidad”** y una de las metas producto es:

- Construcción de 3,5 millones de metros cuadrados de espacio público.

En ese sentido, también el Plan de Desarrollo regula acciones en favor del espacio público de forma regulada y las ventas ambulantes.

Artículo 26. Espacio público, derecho de todos. *El objetivo de este programa es transformar e incrementar el espacio público natural y construido, de una manera respetuosa con el ambiente, como un escenario democrático, seguro y de calidad para la socialización, apropiación, uso adecuado y disfrute de todas las personas.*

b. Impacto fiscal.

Este proyecto sería ejecutado por la Secretaría de Movilidad, entidad encargada de fomentar el uso de la bicicleta, como son lineamientos no genera impacto fiscal. Dado que una vez sea implementado los lineamientos, se habilitaran los espacios destinados para el servicio técnico. Por lo tanto, se puede concluir que no genera impacto fiscal toda vez que no le genera gasto al Distrito que afecte el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

c. Concepto de la Administración Distrital

La administración Distrital en su concepto señaló:

Con base en lo anteriormente expuesto, la Secretaria Distrital de Movilidad si bien se encuentra de acuerdo con la necesidad del servicio de mecánica para ciclistas, considera no viable el presente proyecto de Acuerdo, no obstante, este debe ser sujeto de mesas de trabajo y modificaciones siempre y cuando se tengan en cuenta los comentarios al articulado, y se coordine con las entidades como el IPES y DADEP, IDU e IDRD.

Igualmente las demás entidades generaron comentarios a favor la iniciativa, es así que el Concepto del DADEP señaló:

Fomentar el uso de la bicicleta, mediante la prestación del servicio de mantenimiento y atención como lo propone el Proyecto de Acuerdo, está en línea con las políticas públicas adoptadas por la Administración más aún cuando está orientado a fomentar la formalidad de la actividad existente.

Sin embargo, consideramos que ya existe la normativa necesaria para permitir el desarrollo de acciones para promover la asistencia técnica en vía para los "biciusuarios" de "Red de

CicloRutas" de la ciudad. Por una parte, la Cartilla de Mobiliario Urbano incluye elementos identificados como "Puntos de Encuentro y Módulos de Servicios al Ciudadano" que permiten el desarrollo de esta actividad. Por otra parte, por sus competencias tanto la Secretaría de Desarrollo Económico -SDE- como el Instituto para el Economía Social -IPES- tienen la posibilidad de proponer programas para que en estos elementos se desarrolle la actividad en mención.

También los comentarios de la Administración manifiesta que:

Se busca que dentro del articulado se encuentren diferentes modalidades y/o tipologías de prestación del servicio de mecánica para bicicletas, se proponen puntos fijos, bici talleres móviles y tótems de autoservicio fijos en cada uno de los puntos. Cada uno asociado a un protocolo diferente de asignación de acuerdo con las condiciones que establezca la Administración Distrital posteriormente.

Jurídicamente el concepto planteó:

Bajo estos parámetros legales se tiene que jurídicamente el proyecto de acuerdo sería viable, pero bajo el condicionamiento que se dé cabal cumplimiento a los lineamientos entregados en el Decreto Distrital 458 de 2013 y demás normas que lo modifiquen, aclaren o sustituya en lo que tiene que ver con la utilización y aprovechamiento del espacio público. Para lo anterior se deberán tener en cuenta los comentarios que realicen el IPES y demás organismos encargados del espacio público en el Distrito.

Es así, que por sugerencia del concept técnico se hicieron dos mesas de trabajo para evaluar y revisar las competencias de cada entidad que pudieran participar en la implementación del proyecto de acuerdo, producto de estas reuniones con las entidades del distrito, se sugirieron varios cambios con respecto a la versión del proyecto 172 de 2018.

Cordialmente,

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C.

JULIO CESAR ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal Vocero de Bancada

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

GLORIA ELSY DIAZ MARTINEZ
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 327 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECE LOS LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTAR EL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA BICICLETAS EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

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

ACUERDA:

Artículo 1. Establézcase los lineamientos para la elaboración de una estrategia distrital que permita brindar un servicio de asistencia técnica para bicicletas en Bogotá D.C.

Artículo 2. La Administración Distrital para la elaboración de la estrategia de asistencia técnica para bicicletas, tendrá en cuenta los siguientes lineamientos.

- Promover la identificación de los espacio más adecuados para el desarrollo del servicio de asistencia técnica para bicicletas, priorizando las rutas más utilizadas por los biciusuarios y las condiciones técnicas que permitan definir el tipo de servicio mecánico que se requiera.
- Definir un protocolo para la implementación del servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Identificar las acciones, responsables, la coordinación entre las entidades y medir el impacto de la estrategia, para que pueda ser ajustada de acuerdo a las necesidades del biciusuario.
- Promover la implementación de programas de capacitación presencial y/o virtual para quienes presten el servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Propender una ruta que precise las personas naturales y/o jurídicas que pueden ser prestadores del servicio de asistencia técnica para bicicletas.

Artículo 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo a sus competencias, definirá y elaborará los lineamientos técnicos y la hoja de ruta para la implementación de la estrategia y la llevará a la Comisión Intersectorial del Espacio Público, para su discusión y aprobación.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 328 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA POLÍTICA DISTRITAL DE TURISMO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

Este proyecto de acuerdo tiene como objeto, adoptar los nuevos Lineamientos de la Política Distrital de Turismo de Bogotá que permita la adopción de la Política Pública Distrital de Turismo y derogar en ese sentido el Decreto Distrital 327 de 2008 “Por el cual se adopta la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C. y su zona de influencia Región Capital”.

El Distrito desde el año 2016, en cabeza del Instituto Distrital de Turismo y con el acompañamiento de la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaría de Desarrollo Económico, viene realizando un proceso de adaptación del documento “Lineamientos para una política de turismo para Bogotá” a la metodología que indica la Guía para la Formulación e Implementación de Las Políticas Públicas del Distrito Capital, elaborada por la Secretaría Distrital de Planeación mediante Resolución 2045 de 2017 de 6 de diciembre de 2017.

La Guía señala que en el marco del ciclo de las políticas públicas, la fase de formulación debe concluir con un documento de política pública. Como producto de esta fase se debe elaborar el documento de política pública, el cual consolida los aspectos de diagnóstico e identificación de factores estratégicos para la definición de la agenda pública, la estructura de la política y el plan de acción. Este último deberá contar con línea base para los indicadores que el IDT ya ha formulado. El documento será presentado al CONPES D.C. según las orientaciones del procedimiento para la elaboración de documentos CONPES D.C.²⁹

En ese sentido, resulta fundamental que desde este proyecto de acuerdo se adopten los nuevos lineamientos que de manera precisa permita a la administración distrital formular, legitimar y ejecutar las acciones de la nueva política distrital de turismo y pueda dar paso a su ejecución.

El proyecto define los 4 lineamientos estratégicos, estos 4 lineamientos propuestos son el resultado del trabajo ejecutado para la actualización de los lineamientos de la Política Distrital de Turismo en convenio con la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Centro Interdisciplinario de Estudios para el Desarrollo - CIDER, donde se plantea un horizonte de implementación de la Política a 2038, su articulación con otras entidades y se garantiza la existencia de unos instrumentos de seguimiento y evaluación.

²⁹ Ver: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=73143>

II. ANTECEDENTES

Este proyecto es presentado por quinta vez, contando con 7 ponencias positivas y una ponencia negativa.

Proyecto	Sorteado en	Ponentes	Conceptos
P.A 520 de 2016	Comisión de Hacienda	Pedo Javier Santisteban Ricardo Andrés Correa.	Positiva Conjunta
P.A 025 de 2017	Comisión de Hacienda	German García Maya David Ballén Hernández Celio Nieves Herrera	Positiva Conjunta Ponencia Negativa
P.A 222 de 2017	Comisión de Hacienda	Yefer Yesid Vega Nelson Castro Rodríguez Celio Nieves Herrera	Ponencias Positivas
P.A. 395 de 2017	Comisión de Hacienda	Daniel Palacios Celio Nieves Herrera	Ponencias Positivas
P.A. 071 de 2018	Comisión de Hacienda	Álvaro Acevedo César García Vargas	Positiva Conjunta

Fuente: Archivo de la Corporación

Es así, como este proyecto a lo largo de sus diferentes versiones ha recibido ajustes, esta versión que se presenta recoge las recomendaciones expuestas en el concepto de la Administración Distrital radicado en el Concejo de Bogotá y de varias reuniones de seguimiento a este tema que hemos venido realizando en el Instituto Distrital de Turismo. De igual forma acoge varios de los planteamientos de las ponencias de los Honorables Concejales que han contribuido de forma valiosa a enriquecer este proyecto.

Es importante anotar que el articulado de las dos primeras versiones cambió con respecto a la versión del P.A 222 de 2017 y la de esta iniciativa. Dado que en principio se buscaba ordenar a la administración actualizar la política pública conforme a la visión del sector turístico planteada en el Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”

Sin embargo, la Administración Distrital durante estos meses avanzó en la reformulación de la Política Distrital de Turismo, para ello desarrolló el Convenio 079 del 31 de mayo de 2016, suscrito con el CIDER de la Universidad de Los Andes que tiene por objeto *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para la revisión y estructuración de la Política Distrital de Turismo y la formulación del Plan Estratégico y Plan de Acción para su ejecución con los diferentes actores del Sector Turístico en Bogotá”*.

Acogiendo las sugerencias del concepto radicado de la versión del Proyecto 025 de 2017, se modifica el contenido del articulado para avanzar en el paso de la adopción de los nuevos lineamientos, dado que estos tienen una visión prospectiva y se convierte en un instrumento que puede orientar las acciones administrativas distritales en el largo plazo. Igualmente en la primera versión del 2018 (26 de febrero de 2018), se hicieron algunas sugerencias.

En ese sentido el concepto de esa versión es favorable, con la recomendación de acoger las observaciones de la SDDE y el IDT.

VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

SI X (Condicionado: a que se articule con los esfuerzos que se han realizado desde el sector de Desarrollo Económico, específicamente desde la SDDE y el Instituto Distrital de Turismo –IDT)

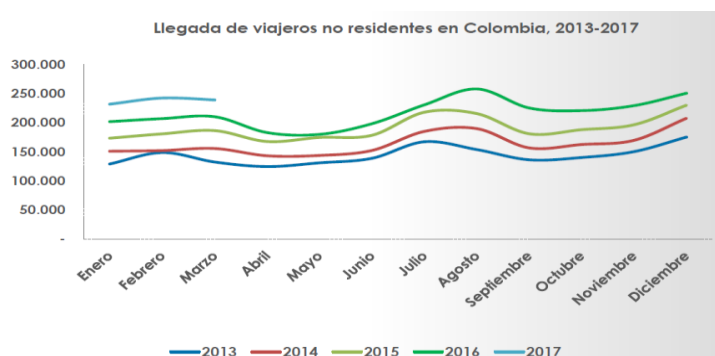
III. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

Según las cifras del Observatorio Turístico del Instituto Distrital de Turismo-IDT, citando las cifras de la Organización Mundial del Turismo (OMT) estima que para el año 2030 el turismo a nivel mundial crecerá en un promedio del 4,4% anual, el número de turistas internacionales llegará a 1,8 millones, y que el sector generará 9,6% del PIB mundial con 300 millones de empleos directos, pues el sector turístico es un creciente conglomerado de industrias con potencial de expansión.³⁰

Actualmente la mayoría de la población mundial vive en ciudades y para el 2030 se tiene proyectado que cerca de cinco mil millones de personas lo harán, esto destaca la importancia del turismo de ciudades y la tendencia creciente de los visitantes al usar la ciudad como un centro de exploración más allá de los límites de la misma y así convertirse en “habitante de la ciudad” por un corto periodo de tiempo.³¹

Actualmente la mayoría de la población mundial vive en ciudades y para el 2030 se tiene proyectado que cerca de cinco mil millones de personas lo harán, esto destaca la importancia del turismo de ciudades y la tendencia creciente de los visitantes al usar la ciudad como un centro de exploración más allá de los límites de la misma y así convertirse en “habitante de la ciudad” por un corto periodo de tiempo.³²

En los primeros tres meses de 2017 y frente al mismo trimestre de 2016, llegaron 94.285 extranjeros más al país. El mes más dinámico en la llegada de viajeros fue febrero de 2017 con 242.205 arribos.



Fuente: Procolombia.co Con base a cifras de migración Colombia

³⁰ Ver: PLAN SECTORIAL DE TURISMO 2014 – 2018, en: www.mincit.gov.co/minturismo/descargar.php?id=71713

³¹ Banco Mundial, Ver: <http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>

³² Banco Mundial, Ver: <http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>

Para Bogotá en términos generales, el turismo internacional ha presentado una dinámica favorable en los últimos años.

	2013	2014	2015	2016	2017
Visitantes extranjeros no residentes	888.852	1.012.822	1.146.406	1.212.843	1.448.975
Ocupación Hotelera	58,1%	58%	56,8%	56%	58,56%

Más Información en: <http://www.citur.gov.co/estadisticas/departamental> © MINCIT - CITUR (14/06/2018)

Según las cifras de Migración Colombia, en el mes de diciembre de 2017 llegaron 143.461 viajeros extranjeros, un 30,86% por encima del mismo periodo del 2016 (109.629). En el año 2016 en total Bogotá recibió 1.212.843 viajeros del exterior, creciendo en 5.8% con respecto al 2015 y en el 2017, 1.448.974 viajeros creciendo un 19,47%.

Los indicadores como el aumento del número de vuelos nacionales e internacionales que arriban al Aeropuerto el Dorado, la operación de 23 diferentes aerolíneas con destino Bogotá y conectividad directa de 25 países con destinos en Colombia, principalmente en Bogotá se evidencia el potencial de la actividad turística.³³

El Aeropuerto El Dorado fue reconocido como el mejor de Suramérica según la encuesta realizada a más de 13 millones de pasajeros en el mundo, (ranking anual de World Airport Awards, puesto 46)³⁴, igualmente por segundo año consecutivo 2015 - 2016 ha sido galardonado con dos premios, es calificado por Skytrax con Cuatro Estrellas y es premiado como el Aeropuerto con el mejor Staff en Suramérica, esto genera un importante impacto a nivel nacional e internacional para el posicionamiento de la ciudad³⁵.

Aeropuerto	Marzo			Enero - Marzo		
	2017	2018	% Var	2017	2018	% Var
Bogota - Eldorado	295.523	344.829	16,7%	935.981	1.024.368	9,4%
Rionegro - Jose M. Cordova	51.549	64.341	24,8%	171.687	195.200	13,7%
Cali - Alfonso Bonilla Aragon	35.673	38.899	9,0%	110.788	113.730	2,7%
Cartagena - Rafael Nuñez	30.314	43.456	43,4%	95.052	124.886	31,4%
Barranquilla-E. Cortissoz	10.807	12.234	13,2%	37.025	38.916	5,1%
Pereira - Matecañas	6.492	7.566	16,5%	22.183	23.168	4,4%
San Andres-Gustavo Rojas Pinilla	5.544	4.852	-12,5%	18.579	13.383	-28,0%
Bucaramanga - Palonegro	2.792	3.294	18,0%	9.433	9.592	1,7%
Armenia - El Eden	2.623	2.799	6,7%	9.146	8.422	-7,9%
Cucuta - Camilo Daza	1.221	1.637	34,1%	4.221	5.650	33,9%
Otros	3.930	2.599	-33,9%	13.265	13.640	2,8%
Total	445.247	526.506	18,3%	1.423.139	1.565.305	10,0%

Fuente: Aeronautica Civil, Cálculos OEE. Cifras organizadas acumulado último año.

Fuente: <http://www.mincit.gov.co>

³³ http://www.procolombia.co/sites/default/files/informe_tec_marzo_2016.pdf

³⁴ The World's Top 100 Airports – 2016, Ver: www.worldairportawards.com/awards/world_airport_rating.html

³⁵ Ver: <http://eldorado.aero/skytrax/>

Según cifras del Observatorio de Turismo del Instituto Distrital de Turismo (IDT) compiladas en el Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”, en 2014 el aporte del sector al PIB fue del 3,3%, a esto debe sumarse la cadena de efectos indirectos de consumo turístico dada la relación que tiene el turismo con otras industrias para la provisión de insumos y bienes de capital, así como de servicios, que sumados generan un aumento de valor agregado del empleo y del crecimiento de la economía de la ciudad.

En 2015 Bogotá cuenta con 3.570 empresas activas en el Registro Nacional de Turismo, los cual genera alrededor de 17.850 empleos directos y 44.625 indirectos.³⁶

a. La oferta Turística de Bogotá ha venido perdiendo competitividad en los mercados nacionales e internacionales.

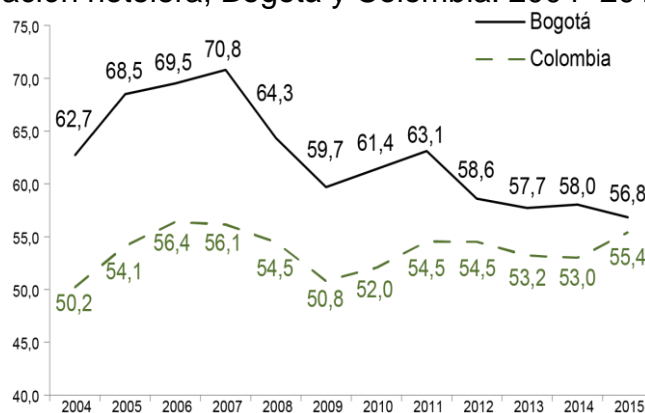
Conforme a la ficha EBI del Proyecto de Inversión 1036 “Bogotá destino turístico competitivo y sostenible” del IDT señala que:

*“Bogotá cuenta con 465 atractivos turísticos según inventario realizado por el Instituto Distrital de Turismo, solamente el 10% (42 atractivos) tienen calidad y reconocimiento internacional, lo anterior evidencia la necesidad de poner en valor un mayor número de atractivos e incorporarlos en la oferta real de la ciudad. En efecto, Bogotá cuenta con recursos y atractivos naturales, culturales, recreativos y deportivos que aumentarían la oferta turística de la región y la posibilidad de generar opciones productivas a partir del turismo, siempre y cuando su infraestructura y condiciones de calidad sean suficientes para incorporarlos a la cadena de valor”.*³⁷

La Ficha de Inversión planteaba varias problemáticas de los sectores y atractivos turísticos de la ciudad, entre estos se destacan:

- La ocupación hotelera estuvo afectada en los últimos años y los niveles registrados en la década pasada no han podido ser superados. En el 2015 el porcentaje de ocupación hotelera de Bogotá fue de 56,8%, inferior en 1,2 puntos al registrado en 2014.

Cuadro: Ocupación hotelera, Bogotá y Colombia. 2004- 2015 (%)



³⁶ Bases del Plan de Desarrollo, Consolidar el turismo como factor de desarrollo, confianza y felicidad para Bogotá Región. Página 343.

³⁷ Ver: http://www.bogotaturismo.gov.co/sites/default/files/2_ficha_ebi_proyecto_1036_idt.pdf

- La inseguridad y la suciedad son los principales factores de imagen negativa de los atractivos turísticos, incluyendo la iluminación deficiente y deterioro en las condiciones físicas, dado principalmente por la falta de mantenimiento, el constante vandalismo y la falta de identidad y apropiación por parte de los residentes.
- La falta de una imagen unificada y homogénea de sus componentes, con el fin de ser fácilmente identificables y favoreciendo la estética de la imagen de ciudad.
- Carencia de información a nivel nacional, regional y local; esto se explica en gran medida por las características del sector, que está conformado por un conjunto de subsectores que se interrelacionan, tales como: transporte, alojamiento, gastronomía, operadores turísticos, guías de turismo, entre otros, con dinámicas, intereses y expectativas particulares.

El desempeño del sector hotelero durante el 2018 ha registrado cifras record. En abril de 2018 el porcentaje de ocupación fue del 62.31%, registrándose el crecimiento más alto en 9 años. Lo anterior implica que para propender por un crecimiento sostenido se deben mantener y mejorar las condiciones para que estas sean favorables al desarrollo del sector para mitigar la incertidumbre.

b. Se necesita hacer de Bogotá un destino más turístico y sostenible.

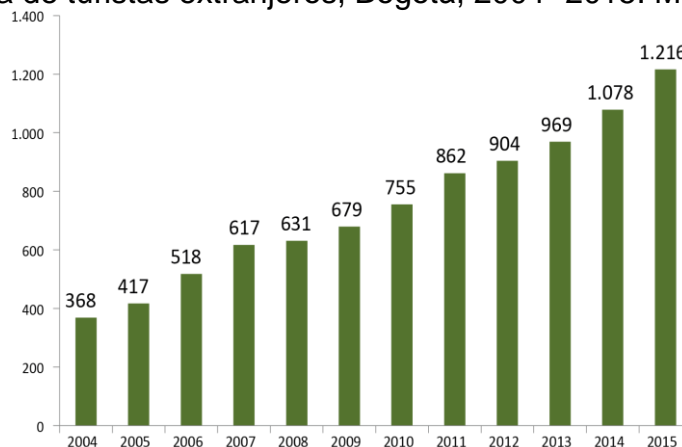
Cada año, las cifras muestran un crecimiento de viajeros internacionales, pasando ya el millón de personas desde el año 2014. A pesar de esto, la ocupación hotelera disminuyó, explicado en parte por el auge del turismo de negocios que hace que la ocupación varíe notablemente entre semana respecto a los fines de semana. La ocupación hotelera entre semana (de lunes a jueves) oscila entre porcentajes cercanos al 60% y durante los fines de semana (viernes a domingo) descienda a niveles cerca del 42%, según cifras del Observatorio de Turismo. Tal como lo refleja un artículo de Luis Dimas Hoyos:

“En 2015 a Bogotá ingresaron 1 millón 216 turistas extranjeros en 2015, cifra que presenta un aumento del 13% con respecto a 2014. El promedio de crecimiento anual de los turistas que han llegado a Bogotá en la última década es del 11,6%, lo que evidencia un importante y dinámico crecimiento en lo que este sector representa para el desarrollo económico de la ciudad.”³⁸

³⁸Dimas Hoyos, Deison Luis. El turismo rural: una oportunidad para Bogotá, Ver: <http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/base/lectorpublic.php?id=820>



Cuadro: Llegada de turistas extranjeros, Bogotá, 2004- 2015. Miles de personas.



Fuente: Migración Colombia, 2015

Por lo tanto, una vez evidenciado este diagnóstico realizado por el mismo Instituto Distrital de Turismo -IDT, se estimó conveniente actualizar los lineamientos de la Política Distrital de Turismo Bogotá, que permita al Instituto y a la ciudad, cumplir con los temas para hacer de Bogotá un destino turístico competitivo y sostenible, incorporados en el proyecto de inversión en mención:

- Fortalecimiento del producto turístico.
- Fortalecimiento de empresas del sector turismo
- Integración regional
- Cultura turística
- Formación de líderes
- Acompañamiento a localidades
- Mejoramiento de atractivos turístico
- Innovación
- Investigación del sector

c. Turismo como factor de Desarrollo Económico.

El Proyecto de Inversión 938 del IDT, “Turismo como generador de desarrollo, confianza y felicidad para todos”, expresa:

“Bogotá no es lo suficientemente conocida como destino turístico por parte de residentes ni de visitantes. Tampoco figura en el imaginario de posibles visitantes como un destino de interés, pues hay otros más posicionados, con características iguales o incluso mejores. Esto conlleva a la necesidad de promocionar los productos turísticos, en muchos casos, aún por ejecutarse en la ciudad, a pesar de tener ya algunos identificados, tales como negocios, salud, compras, cultura, religión, gastronomía, lujo, etc. El turismo requiere contar con una información de calidad y oportuna, a disposición de los usuarios actuales y potenciales.

Aunque los programas desarrollados han permitido dar a conocer en una pequeña escala las fortalezas y cualidades de Bogotá para el turismo, se hace necesario establecer una estrategia orientada a consolidar la ciudad como un verdadero destino turístico para aunar esfuerzos en

*materia de promoción, divulgación e información turística de calidad, con el fin de posicionar una imagen favorable en el ámbito local, nacional e internacional.*³⁹

Ahora bien, el Instituto Distrital de Turismo ha identificado que a nivel distrital y de política pública es necesario la articulación entre el sector de desarrollo económico y el turismo en diferentes esferas:

- Encadenamientos productivos de proveedores locales de bienes y servicios con las empresas del sector.
- Formación del recurso humano.
- Fuentes de cofinanciación y financiación para emprendimientos, pequeñas y medianas empresas.
- Procesos de certificación en calidad y sostenibilidad de la prestación de servicios turísticos.
- Promoción de ciudad para la atracción de inversión en el sector y más turistas, además de mercadeo o comercialización sus productos turísticos.

Uno de los aspectos importantes es que en término económico, el turismo es importante para mejorar el desarrollo de la ciudad, incluso en ciclos de crisis económica, el turismo se convierte en uno de los principales refugios para generar empleo y ayudar a soportar la crisis de otros sectores de la economía.

En una economía como la colombiana donde el dólar se ha devaluado en estos años, se puede aprovechar esta ventaja para que vía tasa de cambio se logre atraer turistas extranjeros, todos sabemos que nuestra economía convertida a dólares resulta ser muy atractiva para los extranjeros y debemos aprovechar ese potencial para fortalecernos en este tipo de coyunturas.

Un turista extranjero puede gastar alrededor de \$400.000 diarios entre pago de estadía, consumo de restaurante, pagos de servicios culturales y recreacionales y compras. Durante toda su estancia puede invertir alrededor de \$1.600.000.⁴⁰ Por lo tanto, eso ayuda enormemente a generar más crecimiento en la ciudad. Esta cifra crece o disminuye dependiendo de la calidad del turista que llegue a la ciudad.

En la actualidad muchos hoteles se reservan vía web a través de portales famosos como Booking.com, Tripadvisor.com, en otros casos es un sector que se ha sido permeado por la economía colaborativa, con aplicaciones como Airbnb.

³⁹ Ver: http://www.bogotaturismo.gov.co/sites/default/files/2_ficha_ebi_proyecto_988_idt.pdf

⁴⁰ Ver: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/el-turismo-bogota-se-consolida-tercera-fuente-de-ingres-articulo-590152>

Cuadro: Llegada de turistas extranjeros por nacionalidad, Bogotá, 2010- 2015

País de nacionalidad	2010	2011	2012	2013	2014	2015		Variación anual (11/10)	Variación anual (12/11)	Variación anual (13/12)	Variación anual (14/13)	
	(Ene/Sep)	14%	15%									
Estados Unidos	163.826	160.200	161.357	181.135	222.634	164.245	20,7	18,3	(2,2)	0,7	12,3	22,9
Venezuela	93.677	119.604	126.441	134.117	132.287	128.764	12,3	14,3	27,7	5,7	6,1	(1,4)
Ecuador	47.942	48.029	49.491	61.427	85.537	57.266	7,9	6,4	0,2	3,0	24,1	39,2
España	45.361	51.511	57.127	54.021	64.061	43.869	5,9	4,9	13,6	10,9	(5,4)	18,6
México	43.720	51.771	55.073	49.803	87.146	58.245	8,1	6,5	18,4	6,4	(9,6)	75,0
Brasil	46.498	67.546	59.136	52.512	62.960	52.967	5,8	5,9	45,3	(12,5)	(11,2)	19,9
Perú	41.512	44.041	47.157	54.304	92.567	52.855	8,6	5,9	6,1	7,1	15,2	70,5
Argentina	37.605	42.728	52.189	71.790	34.142	52.835	3,2	5,9	13,6	22,1	37,6	(52,4)
Chile	23.442	30.186	37.000	50.445	40.340	44.139	3,7	4,9	28,8	22,6	36,3	(20,0)
Alemania	18.347	27.727	28.107	27.571	33.435	21.515	3,1	2,4	51,1	1,4	(1,9)	21,3
Resto	139.110	159.271	326.144	231.777	222.802	222.559	20,7	24,7	14,5	104,8	(28,9)	(3,9)
Total Bogotá	701.040	802.614	999.222	968.902	1.077.901	899.258	100,0	100,0	14,5	24,5	(3,0)	11,2

Fuente: Migración Colombia, 2015. Nota: *Los datos por nacionalidad desagregada por sitio de llegada solo se encuentran hasta septiembre de 2015

Si se revisa de donde llegan los turistas en su mayoría provienen de EEUU, seguido de Venezuela Ecuador y España. Llama la atención la baja afluencia de turistas europeos, Europa participa con el 18% de visitantes extranjeros a Bogotá y de éstos solamente 6 países aparecen entre los 20 primeros aparecen con un 10% de visitantes. Muy pocos turistas de Europa llegan por motivo de negocios, exceptuando España, eso muestra que el idioma también resulta ser un obstáculo para fomentar el turismo de negocios en la ciudad con países que no hispanos parlantes.

Cuadro: Turismo Internacional, Distribución (%) por motivaciones según país de origen

País de origen	Motivación	Porcentaje (%)
España:	Negocios/ Trabajo	38%
	Visita Familiares/amigos	32%
	Recreación/vacaciones	28%
	Otros	2%
Francia:	Negocios/ Trabajo	15%
	Visita Familiares/amigos	19%
	Recreación/vacaciones	58%
	Otros	7%
Alemania:	Negocios/ Trabajo	6%
	Visita Familiares/amigos	12%
	Recreación/vacaciones	73%
	Otros	9%
Italia:	Negocios/ Trabajo	11%
	Visita Familiares/amigos	60%
	Recreación/vacaciones	28%
	Otros	1%
Reino Unido:	Negocios/ Trabajo	11%
	Visita Familiares/amigos	29%
	Recreación/vacaciones	59%
	Otros	1%
Suiza:	Negocios/ Trabajo	5%
	Visita Familiares/amigos	46%
	Recreación/vacaciones	49%
	Otros	0%

Fuente: IDT, Segundo Trimestre 2015.

d. Plan de Desarrollo Bogotá Mejor Para todos y las Metas del sector turístico.

Uno de los sectores que más ha merecido la atención del concejo como de la administración distrital ha sido el sector turístico. El Proyecto 731 a cargo del IDT, de conformidad con la ficha EBI se plantea: “Desarrollar acciones transversales que propicien y fortalezcan la cadena de valor del turismo y ecoturismo en distintos territorios locales, generando oportunidades económicas y sociales para la ciudad y la región, como destino turístico sostenible bajo criterios de complementariedad y cooperación”

En el Plan De Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos” quedaron 11 metas puntuales:



Cuadro: Metas Proyecto de Inversión 1036, Bogotá Mejor Para Todos

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Fortalecer	5.00	productos turísticos	de Bogotá
2	Fortalecer	200.00	empresas del sector	a través de procesos de acompañamiento en calidad, innovación, sostenibilidad, ética y responsabilidad social
3	Formar	500.00	Líderes del sector	a través de procesos de formación en liderazgo, gestión del desarrollo turístico, bilingüismo, entre otros.
4	Capacitar	4,000.00	prestadores de Servicios Turísticos y conexos	en cultura turística
5	Acompañar	6.00	localidades	implementación de actividades y procesos de gestión local del turismo.
6	Realizar	4.00	investigaciones	del sector turismo de Bogotá
7	Realizar	8.00	estudios	de caracterización de oferta turística de Bogotá y/o del comportamiento de la demanda turística en la ciudad.
8	Elaborar	7.00	estudios	para la intervención de atractivos turísticos en la ciudad de Bogotá
9	Intervenir	5.00	atractivos turísticos	de naturaleza y urbanos
10	Ejecutar	5.00	Mantenimientos	del sistema de señalización e infraestructura turística instalado en la ciudad de Bogotá.
11	Implementar	100.00	Porciento	el sistema de señalización turística de Bogotá.

Fuente: Ficha EBI

Igualmente se ha planteado desde el Plan de Desarrollo mirar el turismo desde 5 escenarios llamados productos turísticos priorizados:

- **Turismo de negocios y eventos:** Se trabajará con el clúster de negocios para potenciar este nicho de mercado y convertir a Bogotá en destino estratégico del mismo a nivel nacional e internacional, y generar el vínculo de complementariedad con los otros tipos de turismo en Bogotá-Región.
- **Turismo cultural:** Se fortalecerá la oferta de patrimonio cultural y se trabajará por la especialización y difusión de la oferta gastronómica de la capital, los procesos de recuperación y promoción del legado literario e idiomático, el fortalecimiento de los atractivos religiosos de la ciudad, y poner en valor los procesos de la cultura muisca en la ciudad.
- **Turismo de naturaleza:** Buscará desarrollar productos especializados como ecoturismo, avistamiento de aves y trekking, a partir de la recuperación y conservación de los atractivos naturales de la ciudad, que hacen parte especialmente del Sistema Distrital de Áreas Protegidas, como los son los cerros orientales, los parques metropolitanos, los humedales y el río Bogotá. Así mismo, se buscará generar turismo rural a partir de los procesos agrarios y de vida campesina presentes y de gran importancia para la ciudad-región.
- **Turismo de salud y bienestar:** Se trabajará con el clúster de salud de Bogotá para fomentar el su desarrollo y promoción para posicionar a la ciudad como destino a nivel mundial de este tipo de turismo especializado.

Cuadro: Metas Proyecto de Inversión 988, Bogotá Mejor Para Todos.

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Realizar y/o participar en	250.00	actividades	de promoción y posicionamiento turístico
2	Atender	900,000.00	personas	a través de la red de información turística
3	Diseñar e implementar	100.00	porciento	una estrategia con herramientas digitales y de nuevas tecnologías para la promoción y mercadeo de Bogotá

Fuente: Ficha EBI

e. Los nuevos lineamientos de la Política Distrital de Turismo: Avances a la fecha.

La Secretaría de Planeación ha manifestado que: *“La política actual no cumple con el marco normativo delimitado por el Decreto 689 de 2011, y que se requiere un plan estratégico y un plan de acción del Sector que permita ejecutar acciones puntuales que respondan a la solución de diferentes problemáticas del sector, se requiere adelantar las acciones necesarias para la modificación de la política pública distrital de turismo y formular el plan estratégico y plan de acción de la misma”*⁴¹.

Adicionalmente expone que la política documentada, aprobada en el Acuerdo 305 de 2007 y proferida mediante Decreto 327 de 2008: *“no contiene metas definidas, así mismo los lineamientos estratégicos no responden a lo que debe contener los ejes de acción o líneas de acción. Por otra parte la Política no cuenta con un plan de acción que permita hacer el seguimiento, monitoreo y evaluación de las metas propuestas”*⁴².

En ese sentido, en el año 2016, se celebró entre la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, el Instituto Distrital de Turismo, IDT y la Universidad de los Andes el convenio Número 079. Con base a ese Convenio se realizó un ejercicio de agenda donde con base a la metodología aplicada por el CIDER se efectuaron procesos de participación con diferentes actores sociales del orden local o sectorial, mediante talleres en los que los asistentes tuvieron la oportunidad de manifestar, mediante la reflexión, la acción y la discusión, sus puntos de vista con respecto a la situación actual, la situación deseada y el camino para pasar de la una a la otra mediante compromisos, alianzas y acciones del turismo en Bogotá.

En este sentido y con el fin de que la Política Distrital de Turismo cumpla con los criterios técnicos y las dinámicas y tendencias del Sector y de la Ciudad y al tiempo que su formulación cumpla con los lineamientos técnicos establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, el convenio 079 de 2016 y los descritos con anterioridad para la formulación de los lineamientos para una política pública de turismo para Bogotá, Plan Estratégico y Plan de Acción, se desarrollaron las siguientes actividades:

1. Actualización de la situación del Sector Turismo de Bogotá (Incluye actualización de la información de la oferta y demanda turística del Destino y análisis de hábitos y tendencias de consumo del mercado Turístico y de su impacto en el destino Turístico).

⁴¹ Estudios Previos Convenio 079 de 2016, Elaborado por la Subdirección de Gestión de Destino, -IDT. Consultado en : <http://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-4-5192153>

⁴² Ibídem.

2. Diagnóstico de la problemática actual, avances en los lineamientos estratégicos de la Política Distrital de Turismo e identificación de iniciativas con los diferentes actores estratégicos de Bogotá y la Región.

3. Diseño de la Propuesta de valor de Turismo en el marco de Los nuevos Lineamientos para una Política Pública de Turismo para Bogotá vista desde la perspectiva de los diferentes actores estratégicos.

4. Evento de socialización de los lineamientos y del Plan Estratégico.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el proceso de revisión y estructuración de los lineamientos para una política pública de Turismo para Bogotá se realizaron actividades tales como: talleres con gremios y actores de las 20 localidades de Bogotá y la región, de igual forma se realizaron reuniones con sectores de cultura, gastronomía, eventos y negocios y alojamiento, adicionalmente durante el periodo se realizaron entrevistas a expertos internacionales. Es importante destacar que en las actividades mencionadas participaron más de 600 personas.

Teniendo en cuenta la importancia de la academia tanto para el diagnóstico del Sector, así como para la ejecución de la Política Distrital de Turismo, se realizaron 5 foros, denominados “Aportes de la academia para la revisión, actualización y estructuración de la Política Distrital de Turismo de la Política de Turismo de Bogotá”.

Cuatro (4) de ellos fueron en las Universidades: Externado, Fundación Universitaria los Libertadores, Uniagustiniana y Unicafam, con la participación de estudiantes, docentes y directivos de las mismas y de otras instituciones invitadas tales como: SENA, Colegio Mayor de Cundinamarca, entre otras. Igualmente se realizó el Foro “Colegios amigos del Turismo” con la participación de las 28 entidades que hacen parte de dicho proyecto. En las actividades mencionadas participaron cerca de 650 personas.

Finalmente, y como parte de la agenda pública de la revisión, actualización y estructuración de la Política Distrital de Turismo de la Política Distrital de Turismo se realizó el evento “Socialización de la Política Distrital de Turismo, lineamientos 2017 - 2030” el día 23 de Febrero de 2017 por el Alcalde Mayor de Bogotá Enrique Peñalosa. En el evento se contó con participación y representación de los actores que participaron en el proceso de concreción de la política.

El contenido del documento Lineamientos para una política pública de turismo para Bogotá, Plan Estratégico y Plan de Acción se realizó siguiendo las directrices del Plan de Desarrollo Distrital Bogotá mejor para todos 2016 – 2020, que enuncia como segundo eje transversal: Desarrollo Económico, en los apartes: Fundamentar el desarrollo económico en la generación y uso del conocimiento; Consolidar el Turismo como factor de Desarrollo, confianza y felicidad para Bogotá Región; y Promover el desarrollo sostenible de la ruralidad urbana.

Es importante mencionar, que dicho Convenio contempla las observaciones realizadas a la política Distrital de Turismo adoptada mediante Decreto 327 de 2008.

En oficio del 13 de febrero de 2015, con No. De Radicado 2- 2015 – 05605, Asunto: Revisión y observaciones a la formulación de la Política Pública Distrital de Turismo de la Secretaría Distrital de Planeación y que dicha entidad emitió concepto técnico de revisión y observaciones a la actual Política Pública Distrital de Turismo en el que indica aspectos a mejorar identificados dentro de la estructura del ciclo de políticas públicas. El concepto en mención manifiesta:

“El diagnóstico debe incluir otros indicadores de estructura, competitividad y coyuntura del Sector Turismo. Adicionalmente el diagnóstico debe contener definición de categorías, criterios, variables e indicadores, comparación de variables y criterios, fuentes de información, interpretación de la información y formulación de conclusiones”.

De igual forma el concepto indica que si bien la Política Pública actual (Decreto 327 de 2008) contempla necesidades a groso modo **no identifica claramente el problema al cual busca responder la formulación de la Política Pública**. Así mismo indica que el objetivo general debe indicar el propósito central de la Política Pública en relación con la problemática central identificada y los objetivos específicos deben definir de manera precisa lo que se pretende alcanzar para lograr una acción pública válida que pueda solucionar el problema identificado.

Adicionalmente expone que la Política documentada no contiene metas definidas, así mismo los lineamientos estratégicos no responden a lo que deben contener los ejes de acción o líneas de acción, pues incluyen acciones que por su construcción responden más a estrategias generales e incluso objetivos específicos, por lo que es prioritario diferenciar el nivel de ejecución de lo allí planteado. Por otra parte, la Política no cuenta con un plan de acción que permita hacer el seguimiento, monitoreo y evaluación de las metas propuestas.

Como resultado de este proceso se construyó el documento de lineamientos de la Política con una propuesta de valor que incluye una visión a 2038, 4 ejes estratégicos:

- Gobernanza Participativa,
- Turismo Inteligente,
- Destino Auténtico, Innovador y Sostenible, y
- Posicionamiento del Destino,

Estos 4 ejes incluyen 14 líneas de acción y un plan de acción a 2020.

El documento se elaboró bajo los principios de participación amplia donde se incluyeron talleres participativos y de co-creación con comunidades, talleres y reuniones con gremios, sondeos exploratorios a huéspedes en hoteles y hostales, foros en universidades y entrevistas a expertos nacionales e internacionales.

Con base en las actividades descritas anteriormente se destacan:

1. Participación de más de 1200 personas, lo cual demuestra el interés de los diferentes actores estratégicos del Sector en el Desarrollo Turístico de la Ciudad.

2. Diagnóstico de las diferentes localidades, lo que permite identificar nuevas potencialidades y retos locales.
3. Construcción de una visión prospectiva 2017 – 2038 con retos de ciudad enfocados en el desarrollo económico, social y ambiental de la misma.
4. Definición de los nuevos lineamientos de la Política Distrital de Turismo 2017 – 2030.
5. Plan de acción inmediato que garantiza la articulación de los diferentes actores estratégicos y el seguimiento de la ejecución.

Se destacan los siguientes enunciados:

Bogotá será un destino turístico creativo, en el que los turistas nacionales e internacionales no sólo disfruten de su patrimonio cultural y participen en la diversidad de eventos que se realizan en su territorio, sino que puedan vivir y experimentar de manera innovadora la identidad de la capital, reflejada en ese patrimonio y en las múltiples expresiones de sus prácticas culturales.

Este objetivo se enmarca en los siguientes ejes estratégicos:

- El trabajo colaborativo entre todas las instancias vinculadas al turismo en la capital, incluyendo una institucionalidad pública fortalecida, unas empresas dinámicas, una academia creativa y unas comunidades y una sociedad civil comprometidas con el proceso y beneficiarias de este, para alcanzar una gobernanza adecuada de la actividad y contribuir al desarrollo de su área de influencia inmediata y su región.
- La búsqueda de un turismo inteligente, alimentado por un centro de conocimiento turístico de alcance internacional, con capacidad de recibir, valorar y promover la adopción de innovaciones adecuadas, así como para generar nuevos conocimientos y tecnologías en este campo, en beneficio de la población y del turista.
- Una apuesta para llevar a niveles de excelencia, los variados atractivos de Bogotá, los entornos que los articulan y rodean y los servicios ofrecidos al turista, teniendo siempre presente la diversidad territorial de la capital, manifiesta en sus distintas localidades.
- Una proyección de Bogotá ante el país y ante el mundo, como capital creativa que permite no solo contemplar sino vivir su riqueza cultural y sumergirse en la dinámica de los eventos de toda índole que en ella permanentemente se realizan.

Estos lineamientos con sus respectivas líneas de acción y programas y proyectos generan a la Ciudad la hoja de ruta del Sector Turismo para consolidarlo como el sector clave en el Desarrollo Económico, Social y ambiental de la Ciudad y el destino creativo de Suramérica, herramienta indispensable no solamente para el Gobierno Distrital, sino para el Gobierno Nacional, los gremios del sector, las Alcaldías Locales, asociaciones y fundaciones, academia y comunidad en general.

Por eso se requiere que se apruebe un nuevo Acuerdo de ciudad, la propuesta no es plantear una modificación del Acuerdo del año 2009 sino derogarlo, bajo los criterios anteriormente sustentados.

El día el 6 de octubre del 2017 en las oficinas de la Secretaría Distrital de Planeación y después de un acompañamiento por parte de funcionarios de la entidad anteriormente mencionada, el Instituto Distrital de Turismo en compañía de la Secretaria Distrital de Desarrollo Económico realizó la entrega del documento final de los lineamientos para la política, el plan estratégico y el plan de acción para el sector turismo en Bogotá D.C. en medio digital y en medio físico se hizo entrega del libro "Lineamientos de la Política (con visión a 2038), el plan estratégico y el plan de acción para el sector turismo en Bogotá 2017 – 2020" y el resumen ejecutivo del documento final. Lo anterior para su revisión y posterior presentación al CONPES para adopción.

Por lo anteriormente descrito, teniendo en cuenta que ya existe un documento de nuevos lineamientos de la política Distrital de Turismo que sirve como guía para el turismo de la ciudad a largo plazo se propone este proyecto de acuerdo dado que las 4 líneas estratégicas planteadas no surgen de un trabajo de escritorio, sino que ya vienen consensuadas del trabajo que realizó la Universidad de los Andes, como ente encargado de realizar esta tarea, respetando los pasos que la "Guía para la formulación, implementación y evaluación de políticas públicas distritales" ha propuesto para la modificación de la política.

IV. SUSTENTO JURIDICO.

El marco jurídico para el sector del Turismo, se incorpora en el siguiente sentido:

a. Constitucional.

Los Artículos 44 y 52 de la Constitución Política señalan el Reconocimiento de las actividades del tiempo libre, como derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El turismo es considerado como una de las actividades del tiempo libre. Artículo 300 de la Constitución Política: Facultad a las asambleas departamentales para expedir disposiciones para la planeación, desarrollo económico y social del turismo, constituye el marco para dirigir el desarrollo turístico con sentido económico y social, es decir en armonía con estos campos.

b. Legal.

- **Ley 300 de 1996.** Ley General de Turismo.
- **Ley 679 de 2001.** Prevención contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso con menores de edad.
- **Ley 561 de 2000.** Por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta para ordenar la emisión de la "Estampilla de Fomento Turístico" y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1558 de 2012** "Por el cual se modifica la ley 300 de 1996 ley general de turismo, la ley 101 de 2006 y se dictan otras disposiciones".

c. Otros lineamientos.

- Lineamientos de la Política de Competitividad Turística, del Ministerio de Comercio Industria y Turismo 2009.
- Plan Sectorial de Turismo 2014-2018. Departamento Nacional de Planeación.
- Documento CONPES 3397 de 2005. Política Sectorial de Turismo.
- Lineamientos de la Política, el Plan estratégico y el plan de acción para el sector Turismo en Bogotá – Secretaria Distrital de Desarrollo Económico – Instituto Distrital de Turismo – Centro Interdisciplinario de Estudios para el Desarrollo. Abril 2017

d. Normatividad Distrital

Acuerdo 257 de 2006 "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones". Capítulo 5, Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo.

Artículo 74. Misión del Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo. El Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo tiene la misión de crear y promover condiciones que conduzcan a incrementar la capacidad de producción de bienes y servicios en Bogotá, de modo que se garantice un soporte material de las actividades económicas y laborales que permitan procesos productivos, de desarrollo de la iniciativa y de inclusión económica que hagan efectivos los derechos de las personas y viables el avance social y material del Distrito Capital y sus poblaciones, en el marco de la dinámica ciudad región.

Acuerdo 275 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.

Acuerdo 305 de 2007. "Por el cual se establecen los lineamientos de la Política Distrital de Turismo para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones" que se pretende derogar en el presente acuerdo.

Acuerdo 378 de 2009. "Por medio del cual se establecen los lineamientos generales de la Política Pública de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá, D.C."

Acuerdo 645 de 2016. Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos"

Artículo 50. Consolidar el turismo como factor de desarrollo, confianza y felicidad para Bogotá Región.

El objetivo de este programa es la apuesta al turismo como alternativa para el crecimiento económico y del 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 estratégico de la 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 pertinencia, la calidad de vida y la felicidad de residentes y visitantes.

El Distrito incentivará programas de promoción al turismo como alternativa para la generación de ingresos y empleo, para lo cual la Administración Distrital impulsará el emprendimiento, la formalización del comercio y la pequeña y mediana empresa.

Otros Acuerdos sancionados por el Alcalde Mayor sobre lineamientos han sido aprobados en el Concejo recientemente, entre los cuales se encuentran:

Acuerdo 540 de 2013. “Por medio del cual se establecen los lineamientos del programa distrital de compras verdes y se dictan otras disposiciones”

Acuerdo 561 de 2014. “Por medio del cual se establecen los lineamientos para verificar la incorporación de la Política Pública de Discapacidad en el proyecto del Plan de Desarrollo Distrital de cada gobierno y su posterior seguimiento”.

Acuerdo 584 de 2015. “Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de mujeres y equidad de género en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”

Para la formulación de la Política Pública existe el **Decreto 689 de 2011** “Por medio del cual se adopta la ‘Guía para la formulación, implementación y evaluación de Políticas Públicas Distritales’, señala en su Artículo 3 lo siguiente:

“Campo de Aplicación. Las entidades y organismos distritales deberán observar los lineamientos mínimos contenidos en la “Guía para la formulación, implementación y evaluación de Políticas Públicas Distritales” en todos los procesos de su formulación, implementación y evaluación, lo que implica adelantar todas las fases del ciclo allí descritas, con sus acciones estratégicas, utilizando las metodologías que para el efecto se consideren idóneas”.

La Guía contempla en la Fase de adopción de la decisión: “los distintos canales de manifestación del gobierno hacedor de política pública o de las autoridades administrativas o legislativas competentes (decretos, acuerdos, resoluciones, etc.), que recogen la decisión formulada de manera precisa y dan paso a su fase de ejecución. En esta fase se elabora y presenta para su trámite, el respectivo proyecto de acto administrativo distrital que adopta la política pública formulada, con la documentación que sustenta su proceso de construcción”.

e. Competencia del Concejo de Bogotá

El Concejo de Bogotá suprema autoridad del Distrito Capital es competente como lo señala expresamente el Decreto Ley 1421 de 1993 en su artículo 12 numeral 1º: "Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito".

f. Impacto Fiscal.

De conformidad con lo que establece el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecerse su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos.

Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, ésta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

No obstante, este proyecto por ser de lineamientos no genera impacto fiscal, de todas formas en cumplimiento de la norma se expresa los recursos programados en los proyectos de inversión del IDT para el periodo 2016-2020.

Cuadro: Plan presupuestal de Inversión IDT 2016-2020

Millones de Pesos de 2016.

	2016	2017	2018	2019	2020	Total
total	1.897	9.594	9.743	9.615	10.103	40.952
to 1036	893	3.500	3.500	3.500	3.500	14.893
to 1038	301	1.494	1.643	1.515	1.703	6.656
to 988	703	4.600	4.600	4.600	4.900	19.403

Fuente: Cálculos propios con base a Fichas EBI, -Banco distrital de programas y proyectos

g. Concepto de la Administración Distrital

La Administración Distrital ha emitido conceptos favorables a través de las entidades: Secretaría de Desarrollo Económico, Instituto Distrital de turismo, Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y Secretaría Distrital de Planeación. Con base a dichos conceptos y a las mesas técnicas de trabajo realizadas en diversas oportunidades, se ha venido avanzando en una propuesta de articulado que acoja todas las modificaciones planteadas por las entidades distritales.

Cordialmente, Honorables Concejales:

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCIA
Concejal de Bogotá D.C.



JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.-

GLORIA ELSY DIAZ MARTINEZ
Concejal de Bogotá D.C.



PROYECTO DE ACUERDO N° 328 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA POLÍTICA DISTRITAL DE TURISMO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá D.C.

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

ACUERDA:

Artículo 1. El presente Acuerdo adopta los Lineamientos de la Política Distrital de Turismo, como la hoja de ruta del Sector Turismo para consolidarlo como el sector clave en el Desarrollo Económico, Social y ambiental de la Ciudad y el destino creativo de Suramérica.

Artículo 2. Propósitos. Los principios que son la base de la Política Distrital de Turismo, serán los que a continuación se enuncian.

1. El turismo será uno de los sectores que potencie el desarrollo económico de Bogotá. Para este propósito la Administración distrital promoverá una gestión que promueva su excelencia basada en el conocimiento, la innovación, la sostenibilidad social y ambiental y la articulación regional, nacional y global.
2. La ciudad promoverá un turismo propio de una capital del conocimiento, socialmente enriquecedor, sostenible, creativo y dinámico.
3. Bogotá se consolidará como un lugar de expresiones creativas, auténticas, diversas y de excelencia con productos y servicios turísticos de alta calidad en entornos memorables.
4. Bogotá será el escenario turístico de excelencia con una posición privilegiada en Suramérica., con proyección de una oferta temática y por zonas de interés para los viajeros.

Artículo 3. Lineamientos Estratégicos. La Política Distrital de Turismo de Bogotá implementará cuatro lineamientos estratégicos, los cuales desplegarán las líneas de acción que a continuación se enuncian:

Lineamiento Estratégico 1: Gobernanza Participativa. Lograr un reconocimiento institucional de Bogotá como destino turístico cultural, y del sector como factor de desarrollo de la capital.

- a. Promocionar el desarrollo turístico local, con prototipos y manuales orientadores que permitan el control a la operación turística en cada uno de los territorios que divide a Bogotá.
- b. Implementar una gestión distrital para una mayor institucionalidad turística, que fortalezca la coordinación política administrativa nacional y local, mediante alianzas y asociaciones público-privadas.
- c. Concertar y apoyar iniciativas regionales que impulsen la consolidación de alianzas y asociaciones estratégicas para el turismo.
- d. Propiciar alianzas y asociaciones estratégicas para la cooperación turística internacional, que promuevan proyectos multi-destino concertados desde y hacia el exterior.

Lineamiento Estratégico 2: Turismo Inteligente. Hacer de Bogotá un centro de referencia en el pensamiento y el pensamiento y desarrollo del turismo.

- a. Impulsar la gestión del capital humano en el sector, mediante la vinculación a redes del conocimiento global, nacional y distrital.
- b. Generar escenarios de innovación productiva y social.
- c. Promover una mayor gestión del talento humano vinculado al sector turístico, apoyando nuevos espacios para la formación, la creatividad y la competencia en idiomas extranjeros.

Lineamiento Estratégico 3: Destino Auténtico, Innovador y Sostenible. Promover a Bogotá como un destino de productos turísticos auténticos e innovadores y servicios de excelencia para los turistas, para ello deberá:

- a. Crear estrategias para que Bogotá sea capital del turismo cultural y creativo.
- b. Generar atractivos con valor agregado.
- c. Promover acciones que permitan la variedad cultural, innovadora y creativa.
- d. Establecer rutas, recorridos y circuitos como productos turísticos, al interior de la ciudad y en corredores regionales.
- e. Implementar estrategias para la formalización de empresas turísticas, el emprendimiento y fortalecimiento empresarial.

Lineamiento Estratégico 4: Posicionamiento Del Destino. La Política Distrital de Turismo posicionará a Bogotá como destino turístico reconocido nacional e internacionalmente por sus ofertas cualificadas en función de los mercados de interés, para ello deberá:

- a. Diseñar estrategias de penetración y apropiación de la marca Bogotá.
- b. Generar entornos competitivos para la prestación de servicios turísticos en aquellas localidades que se prioricen para tal fin.
- c. Promover el mercadeo de productos turísticos en alianza con diferentes actores públicos y privados para la Validación, comercialización y venta de productos turísticos priorizados.
- d. Diversificar la oferta de recorridos turísticos desde puntos de información turística.

Lineamiento Estratégico 5: Red De Información Turística. La Política Distrital de Turismo propiciará por el fortalecimiento de la información turística de la ciudad, que permita visibilizar a Bogotá como un destino cautivador, para ello deberá:

- a. Promover el fortalecimiento de la Red desde los Puntos de Información Turística.
- b. Establecer puntos de información virtuales.
- c. Generar accesibilidad a redes virtuales de información turística sobre Bogotá.
- d. Fortalecer la capacidad analítica y tecnológica del Observatorio de Turismo.

ARTICULO 3. Gestión Turística. La administración distrital, con el fin de aportar al cumplimiento y seguimiento de la Política, diseñará e implementará una estrategia para convocar y agrupar a los actores sectoriales e institucionales que planeen y articulen la Política Distrital de Turismo en todos sus niveles.

ARTICULO 4. Implementación. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital Planeación, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico y el Instituto Distrital de Turismo, adelantará la reformulación de la Política Distrital de Turismo, de conformidad con los lineamientos aquí expuestos y la metodología distrital definida por la Secretaría Distrital de Planeación.

Parágrafo: Una vez formulada la Política Distrital de Turismo, tendrá un horizonte al año 2038 y contará con instrumentos de seguimiento y evaluación del despliegue de la política pública.

ARTICULO 5. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias en especial el Acuerdo 305 de 2007.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.



PROYECTO DE ACUERDO N° 329 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

Este proyecto de acuerdo tiene como propósito generar lineamientos que permitan avanzar en la integración intermodal del sistema de transporte público de pasajeros con el uso de la Bicicleta. Esto con el fin de facilitar a los biciusuarios la realización de recorridos más largos, conectando su lugar de origen y destino combinando los diferentes modos de transporte.

Para cumplir con este propósito, se proponen adaptar en el exterior o interior de los buses que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP (troncal y/o zonal), un espacio que permita al usuario portar su bicicleta.

Permitir al usuario portar su bicicleta traería los siguientes beneficios:

- a. Poder usar la bicicleta sin tener que dejar la bicicleta estacionada, obligando a su dueño tener que regresar al punto de parqueo para retirarla.
- b. Mejorar el tiempo de desplazamiento, permitiendo a algunos usuarios, transportarse más temprano o más tarde, especialmente en zonas donde no llega el transporte público.
- c. Ahorrar trasbordos y tiempos de espera utilizando la bicicleta como una opción adicional en los viajes de quienes residen en sectores lejanos de sus lugares de estudio o trabajo.
- d. Usar la bicicleta sin necesidad de tener que pedalear un viaje largo o completo, ya sea por su condición física o por las enormes distancias que presenta la ciudad.
- e. Extender los viajes de ciclistas habituales más allá del promedio de 10 kms, que resultan factibles de pedalear por una persona común.
- f. Optimizar costos en servicios alimentadores o circulares que hacen recorridos cortos, pero que tardan mucho tiempo.⁴³

# Proyecto	Ponentes	Ponencia	Tramite
171 -218	Roger Carrillo Campo María Fernanda Rojas	Positiva Negativa	Archivado

⁴³ Relevancia de la Intermodalidad Bici-Bus con PortaBicicletas en Chile y Norte América. Laboratorio de Cambio Social. Tomado de: <http://www.cambiarnos.cl/wp-content/uploads/2016/04/di%CC%81ptico-intermodalidad-5.pdf>

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

El acceso y el transporte de bicicletas en los sistemas de transportes públicos, es un aspecto muy importante para favorecer la intermodalidad en el sistema de transporte público, los distintos operadores de transporte integrados en el mundo han ido modificando en los últimos años su forma de operación para normalizar las condiciones de acceso de las bicicletas a sus instalaciones y vehículos.

Es entendible, que no se puede esperar que nuestro transporte masivo actual (Transmilenio) acoja por sí mismo a todos los usuarios que usan bicicletas, pensando que al interior o exterior de la flota, los usuarios puedan portar su bicicleta, dado que los recorridos del transporte masivo de pasajeros por su diseño lineal, sólo cubren ciertas zonas de la ciudad y las necesidades de viajes de un número limitado de usuarios.

Por otro lado, la oferta actual de nuestro sistema ha venido sufriendo problemas de saturación para cubrir la actual demanda, especialmente en horas pico, cabe señalar que el Distrito ya anunció la incorporación de buses biarticulados para la operación troncal del Sistema.

En ese orden de ideas, esta integración tendrá que ser evaluada, de acuerdo a parámetros técnicos y a la luz de la demanda que presentan las estaciones según las horas en servicio. Sin embargo, esto no limita a avanzar en unos lineamientos en procura de la intermodalidad entre bicicleta y transporte colectivo para ofrecer un modo de transporte más costo-eficiente.

Recordemos que la Ley 1811 ya planteó en su parágrafo 2 del artículo cuarto que los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de comportamientos especiales para estas. De acuerdo a diversos expertos en el tema, la intermodalidad presenta las siguientes ventajas:

- Es competitivo en tiempos.
- Es “puerta a puerta” de verdad, pues la bicicleta puede llegar hasta el mismo lugar de desplazamiento, cosa que el automóvil particular no lo consigue en muchas ocasiones por problemas de aparcamiento.
- Es la combinación intermodal más ecológica y eficiente.

Es preciso indicar que en la ciudad de Bogotá ha existido una discusión entre la implementación de sistemas *Light Rail Transit-LRT* (Metro, Tren Ligero) Y *Bus Rapid Transit-BRT* (Transmilenio, Buses Colectivos); discusión que hoy cobra más fuerza, con el proyecto de la Primera Línea Metro, tren de cercanías y expansión de las líneas de Transmilenio. Ambos modelos representan ventajas y desventajas frente a argumentos como el tipo de trazado, la capacidad de usuarios, conexión entre estos modos, etc.

Pero, es la primera vez, que se presenta en el Distrito, una discusión de un proyecto relacionado en promover la intermodalidad del sistema de transporte público en Bogotá a través del transporte de bicicletas en el sistema de transporte público Transmilenio y cuando opere el metro, lógicamente con este sistema de transporte.

Aunque los conceptos de multi-modalidad e inter-modalidad, parecen significar lo mismo, la intermodalidad consiste en la transferencia de personas de un modo de transporte a otro, evitando la dependencia a una sola forma de transportarse. (Limitado por regulaciones de horarios, por frecuencias, rutas, etc) todas dependen del operador o del ente regulador). Según diversos estudios:

La movilidad en las ciudades europeas estuvo dominada por el MIT (Tráfico Individual Motorizado) durante mucho tiempo, pero hay indicios de que esto está cambiando. Compartir bicicletas o automóviles está aumentando, la propiedad de automóviles es cada vez menos importante y el uso del automóvil está disminuyendo en algunas ubicaciones. Estas oportunidades de compartir introducen otros modos que pueden combinarse. La combinación de diferentes modos durante un mismo viaje se denomina "intermodalidad" y el viaje intermodal es común.⁴⁴

Cada día los expertos en movilidad resaltan las bondades del transporte intermodal:

Un red de transportes intermodal, con una rápida combinación entre los diferentes medios, en la que el desplazamiento de un lugar a otro se pueda realizar de una manera cómoda y eficaz; supondría unas mejoras en lo social y en la calidad de vida de los ciudadanos pero, además, una reducción de costes y una rentabilización económica de los recursos dedicados al transporte.

(...) En el camino hacia la intermodalidad, es deseable la mejora de las condiciones y ampliación de las infraestructuras del transporte por bicicleta que, proporcionando autonomía a sus conductores, permiten una rápida y cómoda forma de desplazamiento y que es fácilmente combinable con otros medios de transporte.⁴⁵

Combinar varios modos de transporte de pasajeros, (bus troncal y zonal) con la bicicleta, contribuye al control de la contaminación ambiental en varios parámetros: reducción de la emisión de CO₂, reducción del ruido, más espacios respirables y mejor circulación de peatones.

Así mismo puede ser una buena alternativa para que más ciudadanos se vean atraídos por los buses zonales que en la actualidad se encuentra con problemas de demanda, dado que hoy el mecanismo de transbordo entre el sistema troncal-zonal, aún no tiene los efectos esperados sobre el uso de este último.

Para el caso Bogotano, de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad, la bicicleta en sí misma ya forma parte de nuestro Sistema Integrado de Transporte Público-SITP; sin embargo, hoy no es posible "cargar" con la bicicleta para ir de un lado a otro, ésta debe ser dejada en un ciclo-parqueadero.

⁴⁴ Laura Gebhardt, Intermodal urban mobility: users, uses, and use cases. Transportation Research Procedia 14 (2016) 1183 – 1192.

Ver: https://ac.els-cdn.com/S2352146516301910/1-s2.0-S2352146516301910-main.pdf?_tid=24a0ba9d-bf38-484c-a4f7-468573f77daa&acdnat=1520624980_e00c1caa83dd897dbada698aec2005d0

⁴⁵ González, Marina Ambrosio. Licenciada en Ciencias Ambientales.

Ver: https://www.ign.es/espmmap/fichas_transporte_bach/pdf/TyC_Ficha_02.pdf



Actualmente, la bicicleta ya es parte de la rutina diaria de muchos bogotanos para movilizarse, afortunadamente es una sana costumbre que crece día a día en la ciudad de Bogotá. El uso de la bici en combinación con otros medios de transporte público, crea una forma diferente y sustentable de llegar de un punto de la ciudad a otro, para eso, tenemos que enfocarnos en construir un sistema intermodal que le den al usuario una experiencia confortable, segura y de calidad que incentive su uso.

a. Bogotá ha venido aumentando la apropiación por el uso de la bicicleta; sin embargo, la mayor razón de su no uso son los largos trayectos.

Más de 600 mil viajes se realizan al día en Bicicleta, según la información de la Secretaría Distrital de Movilidad, sin embargo este es más cotidiano en el estrato seis con un 25,13%, mientras que los estratos 2 y 3 los porcentajes son de 11,61% y 12,11%, respectivamente.

Medio predominante	Bogotá		Resto de municipios		Soacha	
	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje
PEATÓN	4.623.890	31,12%	563.403	40,03%	389.649	39,54%
TPC-SITP	3.471.959	23,37%	145.384	10,33%	282.363	28,66%
TRANSMILENIO	2.058.888	13,86%	75.221	5,34%	155.769	15,81%
AUTO	1.664.204	11,20%	133.523	9,49%	33.669	3,42%
MOTO	711.646	4,79%	76.229	5,42%	44.911	4,56%
TAXI	682.801	4,60%	14.434	1,03%	6.879	0,70%
BICICLETA	635.431	4,28%	176.217	12,52%	35.079	3,56%
ESPECIAL	507.985	3,42%	96.823	6,88%	21.063	2,14%
ALIMENTADOR	222.623	1,50%	45	0,00%	0	0,00%
OTROS	102.262	0,69%	424	0,03%	1.606	0,16%
ILEGAL	103.993	0,70%	7.604	0,54%	4.861	0,49%
INTERMUNICIPAL	73.300	0,49%	118.094	8,39%	9.499	0,96%
TOTAL	14.858.983	100%	1.407.402	100%	985.348	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad –Encuesta de Movilidad 2015.

La mayor razón para que hombres y mujeres no utilicen la bicicleta como medio de transporte es porque no han comprado alguna y el segundo motivo es la distancia indicada como “largos trayectos”. Este tema es importante para el 13,72% de los hombres y 9,54% de las mujeres.⁴⁶

El Concejo de Bogotá ha venido impulsando diferentes iniciativas que generan un marco favorable para el uso de la bicicleta, que comparado con otras formas de transportarse, es socialmente favorable para la ciudad. Ejemplo de ello, tenemos en materia de seguridad, el Acuerdo 674 de 2017, que crea el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los bicisuarios en el Distrito Capital.

Para el tema de garantizar más y mejores parqueaderos, tenemos el Acuerdo 668 de 2017, que crea el programa “Parquea tu bici”, para generar acciones pedagógicas e informativas dirigidas al cumplimiento de las obligaciones legales que recaen sobre los estacionamientos públicos y privados, en materia de los parqueaderos para bicicletas y la instalación de parqueaderos para las bicicletas en el Sistema Integrado de Transporte Público.

⁴⁶ Encuesta de movilidad 2015, Ver: <http://movilidadbogota.gov.co/web/?q=node/1990>

Para aumentar el número de viajes en Bicicletas, se propuso con el Acuerdo 660 de 2016, se propuso la estrategia “Al Trabajo en Bici” como una forma de que los funcionarios opten por este medio alternativo de transporte. Incluso desarrolla el artículo 5 de la ley 1811 de 2016 para que los funcionarios públicos que certifiquen haber llegado 30 veces a su lugar de trabajo en bicicleta, recibirán medio día laboral libre remunerado, con un límite de hasta 8 medios días libres al año.

“Onda Bici Segura” aprobado mediante Acuerdo 558 de 2014, busca fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, la donación de Bicicletas, era una estrategia aprobada mediante el Acuerdo 506 de 2012, para que personas en situación de pobreza pudieran obtener una bicicleta su movilidad y recreación.

Una de las estrategias que más ha perdurado en el tiempo es el de la ciclovía, que permite que semanalmente con carácter permanente en los días y horarios que disponga el Alcalde Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte se pueda utilizar la bicicleta en los corredores de la ciudad, hecho ratificado mediante el Acuerdo 386 de 2009.

Sin embargo, no se ha expedido una política que fomente la integración física de la bicicleta a otros medios de transporte, principalmente al transporte masivo en la ciudad y es en ese sentido, que la bicicleta se encuentra muy aislada de los otros medios de transporte.

Supongamos dos puntos geográficamente distanciados (A y B), en la actualidad si una persona desea desplazarse entre estos dos puntos tiene alguna de éstas alternativas: Caminar, Carro particular, Transporte Individual de pasajeros (Taxi, Bicitaxi o Moto, Mototaxi), Transporte Público de pasajeros y Bicicleta.

Supongamos que la distancia entre A y B es considerable, y una persona quiere optar por la bicicleta durante parte del recorrido, ese usuario puede encontrar varias limitantes:

- 1- Debe tener una bicicleta de su propiedad, porque aún no opera un sistema público de bicicletas.
- 2- Si parte del recorrido lo quiere hacer en un sistema BRT, debe revisar que efectivamente en la estación donde se va a subir, exista un ciclo-parqueadero.
- 3- Si parte del recorrido lo quiere hacer en transporte público individual, debe revisar que exista un estacionamiento fuera de vía o en vía que le reciba la bicicleta.
- 4- Debe cargar con los elementos de seguridad para poder parquear la bicicleta.

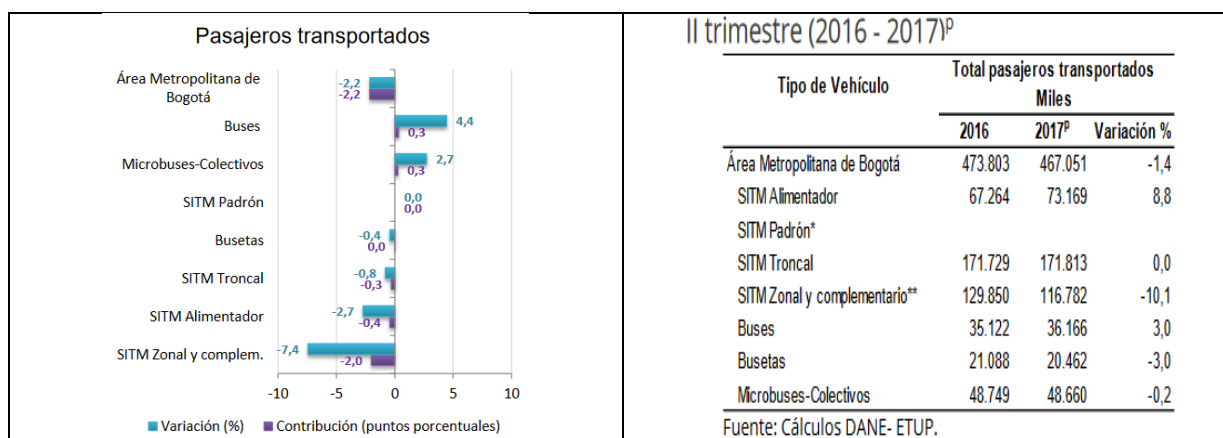
El escenario es más complejo, si la persona en su desplazamiento llega a un lugar del cual no puede o no desea continuar en dicho transporte motorizado (masivo o individual) para llegar al punto B y desea hacerlo en una bicicleta, técnicamente es imposible hacerlo. Ya sea porque la bicicleta se encuentra guardada en un lugar cercano al Punto A, lo cual implica que debe hacer ese trayecto a pie o hacer un trasbordo obligatorio, pero al regreso debe volver obligatoriamente al punto A, a recoger su bicicleta.

Esto genera una serie de restricciones para un fomento efectivo del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, por ello se requiere tener la posibilidad de poder transportar la bicicleta del punto A al B, sin necesidad de dejarla estacionada en un ciclo-parqueadero.

En 15 minutos una persona puede caminar una distancia de un kilómetro, mientras que en una bicicleta durante ese mismo tiempo, puede recorrer hasta 5 kilómetros. Por eso, se propone con este Proyecto, generar unos lineamientos que permitan a la administración distrital promover de mejor forma en nuestro sistema de transporte, la inter-modalidad entre la bicicleta y el transporte público de pasajeros.

b. La inter-modalidad mejora la demanda de pasajeros por el transporte masivo de Pasajeros, evitando la deserción.

De acuerdo a la encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros -ETUP- DANE, publicada en el mes de diciembre de 2017, durante el tercer trimestre de 2017, ha habido una leve caída de usuarios del sistema de -2,2%, especialmente en el componente zonal que registró una caída de -7,4%. Durante dos trimestres consecutivos ha habido desplome en pasajeros transportados, dado que los datos de II trimestre-2017 comparado con el mismo del 2016, este se ubicó en -1,4% y -10,1%.



Fuente: DANE

La disminución de pasajeros transportados entre un trimestre y otro obedece a factores multicausales, sin embargo, es necesario contar con políticas que permitan mantener una demanda de pasajeros sostenible y evitar que usuarios cambien de modos de transporte. Especialmente, porque la moto no es el mejor sustituto por todas las externalidades que genera, pero la bicicleta si se ha convertido en el sustituto adecuado, reflejando un crecimiento importante de partidarios.

En ese sentido, cabe preguntarse: ¿Cómo poder generar soluciones de movilidad a esta población de bicisuarios, sin necesidad de que deserten del sistema masivo de transporte tipo Transmilenio? Desde nuestro punto de vista, la intermodalidad "Bici-Transmi", ofrecería espacios y oportunidades para que las personas combinen el uso de la bicicleta y el transporte público.

En la actualidad, nuestro Sistema de Transporte Público carece de espacios adecuados para las bicicletas, si un usuario desea subir su bicicleta al Transmilenio es prácticamente imposible, ninguno de los vehículos dispuestos dan facilidades para poder llevar las bicicletas en el interior o exterior del vehículo, como si ocurre en otras ciudades.

Bogotá ha venido avanzando en un modelo de ciclo parqueaderos, con 3.205 cupos disponibles en 15 cicloparqueaderos,⁴⁷ que tampoco resultan suficientes para cubrir la demanda de usuarios de bicicletas en la ciudad y pretender una cobertura de más de 300.000 usuarios resultaría costosa, teniendo en cuenta que la ciudad tiene alrededor de 145 estaciones del Transmilenio.

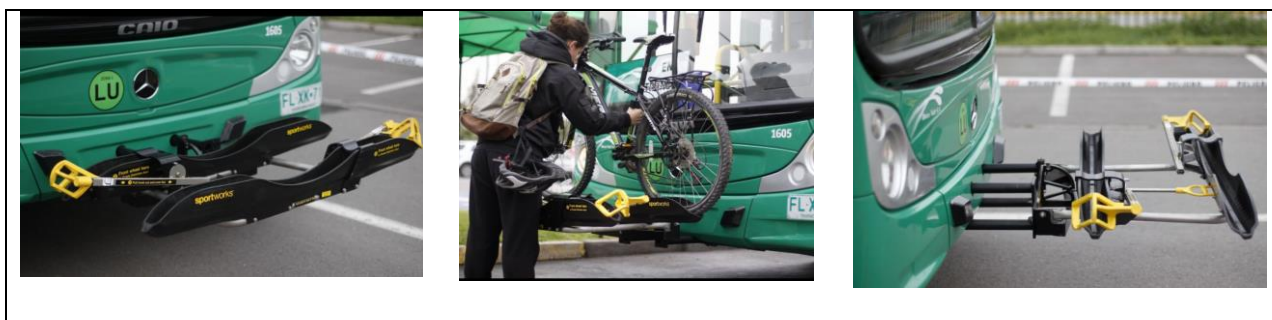
<p>Cupo en cicloparqueaderos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estación Ricaurte - 165 cupos • Portal Américas - 785 cupos • Estación Banderas - 101 cupos • Estación Mundo Aventura - 32 cupos • Estación Marsella - 32 cupos • Estación Pradera - 32 cupos • Portal del Sur - 220 cupos • Estación General Santander - 48 cupos • Estación San Mateo - 650 cupos • Portal 20 de Julio - 216 cupos • Estación Bicentenario - 116 cupos • Portal Suba - 324 cupos • Portal Eldorado - 332 cupos • Estación Quinta Paredes - 48 cupos • Estación Av. Rojas - 104 cupos 	<p>Cicloparqueaderos</p> <ul style="list-style-type: none">  Ubique el acceso al cicloparqueadero e ingrese caminando con su bicicleta en la mano.  Registre su bicicleta con el personal de vigilancia.  Asegúrela con cadena y candado.  Ubique las taquillas de la estación o portal y recargue su tarjeta de viaje.  Cuando recoja su bicicleta recuerde que, sólo quien ingresó con ella está autorizado para retirarla, nadie más podrá hacerlo por usted.  Retire la cadena y el candado una vez salga con su bicicleta. En caso de encontrar candados o cadenas, TRANSMILENIO S.A. tendrá la potestad para destruirlos si lo considera necesario.  Está prohibido subir con bicicletas a los buses troncales y zonales, salvo si la bicicleta es plegable. El personal del Sistema o la Policía puede impedir su ingreso a los buses.  Sólo las bicicletas plegables están permitidas en los buses. Quien lleve una, debe mantenerla plegada y es responsable de cualquier daño generado a los usuarios, vehículos o infraestructura.
--	---

En Santiago de Chile, ciudad que tomó de Bogotá le modelo de Transmilenio, ha evolucionado su sistema de transporte, Bogotá que fue pionero no lo ha hecho. En Santiago funcionan parrillas portabicicletas que se sitúan en la parte delantera de los buses del TranSantiago, este modelo puede ser efectivo por ejemplo en los buses zonales del SITP, servicios que no se encuentran troncalizados, donde fácilmente instalando estas parrillas puedan transportarte hasta 2 y 3 bicicletas por bus.

Imagen: Plan Piloto TranSantiago



⁴⁷ Los cicloparqueaderos del Sistema TransMilenio tienen horario de 5:00 a.m. a 12:00 a.m., ya que se encuentran dentro de Portales y Estaciones del Sistema y se ciñen a los horarios de apertura y cierre de las mismas [http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/modos alternativos sitp/Cicloparqueaderos](http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/modos_alternativos_sitp/Cicloparqueaderos)



Fuente: tomada en google.com



<http://www.t13.cl/noticia/nacional/comienza-funcionar-proyecto-bici-bus-trasladar-bicicletas-transantiago>

En ciudades europeas, han optado por la parte de atrás de los buses, países como España, Austria y Suiza. En la ciudad de Barcelona (España), en el autobús, no está permitido el acceso de bicicletas, a excepción de las bicicletas plegables.

En el metro, se permite el acceso de bicicletas los sábados, los domingos y los días festivos, y todos los días durante los meses de julio y agosto. Los días laborables del resto del año, de 5:00 a 7:00, de 9:30 a 17:00 y de 20:30 hasta el cierre de las instalaciones. Las bicicletas plegables debidamente dobladas también se pueden llevar, sin que les sea de aplicación ninguna de las restricciones mencionadas, siempre y cuando no causen molestias a los demás usuarios.⁴⁸

El Metro de Madrid, permite siempre las bicicletas plegadas y las bicicletas normales se admiten siempre en las líneas 8, 11 y 12. Para el resto de líneas la admisión está sujeta a Horario laborables: Durante todas las horas de servicio excepto de 7:30h a 9:30h, de 14:00h a 16:00h y de 18:00h a 20:00h. Fin de semana y festivos: Todo el día.

Ya es posible viajar con bicicletas convencionales sin plegar en la línea Exprés Aeropuerto de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) que conecta Atocha y Cibeles con las diferentes terminales del aeropuerto de Barajas. La EMT ha instalado portabicis específicos en los autobuses que prestan servicio en esta ruta de modo que aquellas personas que

⁴⁸ <https://www.tmb.cat/es/atencion-al-cliente/guia-del-usuario/consejos-uso-y-convivencia>

viajen en avión con su bicicleta ahora también podrán llegar al aeropuerto o salir de él con la misma a bordo de los autobuses de la EMT.⁴⁹

Buses en Europa con Rack para bicicletas.



Fuente: Tomada en google.com

En el municipio de Bello (Antioquia) se hizo durante un periodo de tiempo, este tipo de ejercicio, sin embargo por la falta de reglamentación, tuvieron que suspender el servicio y que tuvo acogida entre los usuarios de transporte público y estrategia celebrada el Foro Mundial de la Bicicleta.



Fuente: Tomada en google.com

Esta iniciativa fue nuevamente implementada con buses en el Poblado, según una nota de prensa: *“En su plan de reposición, la empresa incluyó portabicicletas en la parte externa de seis vehículos, que facilitan la movilización en zonas difíciles para los ciclistas.”*⁵⁰

Otro tipo de experiencias en transporte público, llevan la bicicleta al interior del vehículo, en una zona donde pueden disponer las bicicletas de forma vertical, este tipo de experiencias son más comunes en ciudades donde operan sistemas férreos tipo tren, experiencia que puede ser favorable para el futuro Metro de Bogotá, disponer en el primer y último vagón un espacio para la bicicleta.

⁴⁹ <http://www.emtmadrid.es/Noticias/Ya-se-puede-viajar-con-bicicletas-en-la-linea-Expr.aspx>

⁵⁰ Ver: <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/el-poblado-ya-tiene-ruta-de-buses-con-portabicicletas-XE7024440>

Modelos europeos que permiten el transporte de Bicicletas en sistemas férreos.



Fotos tomadas de portales en google.com

III. MARCO LEGAL

La Constitución instituye en su Artículo 24, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

La **Ley 1753 de 2015** “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018” estableció:

ARTÍCULO 32. Apoyo a los sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad. (Subrayado fuera de texto original).

La **Ley 1811 de 2016**, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito” tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados

periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. *Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.*

Parágrafo 2°. *Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.*

Parágrafo 3°. *Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.*

El Código Nacional de Tránsito, también incorpora normas de comportamiento para los ciclistas en sus artículos 94 y 95. (Ley 769 de 2002).

A nivel distrital, el Plan Maestro de Movilidad aprobado mediante Decreto Distrital 319 de 2006, estableció en su artículo 26 que *"La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar"*.

El plan de Desarrollo "Bogotá Mejor Para Todos", se propuso como meta "Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo a la Encuesta de Movilidad" cuya entidad responsable es el IDU. Para ello propuso aumentar la infraestructura de la siguiente forma:

- Construcción de 120 Km. nuevos de ciclorruta.
- Conservación de 100 km de ciclorrutas.

Ciudades como Medellín tiene el Acuerdo Municipal 84 de 2009. "Por medio del cual se reglamenta el Sistema de Bicicletas en la ciudad de Medellín que hará parte del Plan de movilidad de la ciudad".

Competencia del Concejo. El Concejo Distrital deriva sus atribuciones del artículo 313 de la Constitución Política, que expresa que les corresponde a los concejos: "Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio." El Decreto Ley 1421 de 1993 estableció en su numeral 12, las atribuciones del Concejo y para ello señaló que:

"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*”.
19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

El artículo 13 señala que los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales o por iniciativa del Alcalde. Tal como se evidenció en el capítulo anterior existen varios proyectos orientados a fomentar el uso de la bicicleta.

La bancada también ha propuesto otros proyectos en esta materia, en noviembre de 2017 fue aprobado en primer debate el proyecto 596 de 2017, “Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones” que establece entre sus artículos:

Artículo 3. Lineamientos. La Política Pública de la Bicicleta se fundamenta bajo los siguientes lineamientos

(...) Multimodalidad. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transporte que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Igualmente hay proyectos de acuerdo que también complementan esta propuesta, tales como el Proyecto de Acuerdo 637 de 2017. “Por medio del cual se crea el Consejo Distrital para la Promoción y Defensa del uso de la bicicleta en el Distrito de Bogotá, se establece su conformación y funcionamiento”. A nivel Distrital encontramos diferentes Decretos vigentes:

Decreto Distrital 190 de 2004 en su artículo 162, establece la estructura del sistema de movilidad, señalando entre sus componentes el subsistema de transporte, del cual hace parte la bicicleta como modo de transporte alternativo, según lo establece el inciso 2° del artículo 164 ibídem.

Decreto Distrital 319 de 2006 "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones" establece en artículo 26, que "La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar".

- a. **Impacto fiscal.** Frente al impacto fiscal del proyecto, es necesario citar la Ley 819 de 2003:

Artículo 7°. 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.

En ese orden de ideas, este proyecto no representa impacto fiscal al Distrito porque los lineamientos planteados en el articulado, hacen parte de las acciones que el Distrito y los operadores de los buses, pueden efectuar sin afectar erogaciones públicas.

Cordialmente, Honorables Concejales del Partido Cambio Radical:

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá D.C.

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.

PROYECTO DE ACUERDO N° 329 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA FORTALECER LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL USO DE LA BICICLETA EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTA OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. La Administración Distrital establecerá los lineamientos para promover la intermodalidad del Sistema Integrado de Transporte Público con el uso de la bicicleta, que permita a los biciusuarios mayor facilidad en sus recorridos de su punto de origen a su lugar destino.

Artículo 2. Para facilitar a los biciusuarios el uso del Sistema Integrado de Transporte Público, la administración establecerá un espacio en los vehículos que permita trasladar un mínimo de bicicletas bajo los siguientes criterios:

- En el exterior, en un soporte especial, sin afectar la seguridad en vía.
- En el interior, en un espacio dedicado al efecto.
- En el interior, en bodegas o compartimentos especiales.

Artículo 3: La Secretaria Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., concertarán el esquema de funcionamiento de este servicio, definiendo aspectos tales como la capacidad que tiene la flota para el porte de bicicletas, el tipo de bicicletas que pueden ser llevadas por los usuarios, los horarios, las frecuencias y la disponibilidad de la flota adaptada.

Artículo 4. Transmilenio S.A., en su calidad de ente gestor, vinculará a los operadores del Sistema Integrado de Transporte Público en todos sus componentes y a los representantes de los grupos representativos de biciusuarios para propiciar una adecuada implementación de la estrategia.

Parágrafo: El Distrito, en el marco de sus competencias reglamentarias, podrá exigir a los operadores del sistema, que en el proceso de sustitución de flota antigua, se cuente con un mínimo de flota nueva que garantice el cumplimiento del presente acuerdo.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.