



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2784 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCIA BAQUERO JULIO 24 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 343 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE MICROCHIPS DE MANERA GRATUITA PARA LOS CANINOS Y FELINOS PERTENECIENTES A LAS FAMILIAS DE LOS ESTRATOS 1, 2 Y 3 EN EL DISTRITO CAPITAL".....	6315
PROYECTO DE ACUERDO N° 344 DE 2018 PRIMER DEBATE "POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA CREACIÓN DE PARQUES CIENTÍFICOS, TECNOLÓGICOS Y DE INNOVACIÓN EN BOGOTÁ D.C Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."..	6332
PROYECTO DE ACUERDO N° 345 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".....	6354

PROYECTO DE ACUERDO N° 343 DE 2018

PRIMER DEBATE

"POR EL CUAL SE ESTABLECE LINEAMIENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE MICROCHIPS DE MANERA GRATUITA PARA LOS CANINOS Y FELINOS PERTENECIENTES A LAS FAMILIAS DE LOS ESTRATOS 1, 2 Y 3 EN EL DISTRITO CAPITAL"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO GENERAL

Establecer lineamientos para la implantación de Microchips de manera gratuita para los caninos y felinos de las familias de los estratos 1, 2 y 3 del Distrito capital, como sistema electrónico y herramienta eficaz y de control en caso de pérdida, abandono o robo.



2. CONSIDERACIONES DEL PROYECTO

Debido al crecimiento de la población de animales de compañía en los hogares, tal como lo señala un artículo que: “en Colombia, seis de cada diez familias cuentan con alguna mascota en su casa”¹ Igualmente, un estudio de GFK una de las mayores compañías de investigación de mercados del mundo, la cual señala que “Más de la mitad (56%) de la población mundial tiene al menos una mascota en casa. Los perros y los gatos son los animales de compañía más populares en América Latina, Así lo indica una encuesta en línea respondida por más de 27.000 personas en 22 países”².



3

De tal manera, que los animales de compañía en la actualidad hacen parte fundamental de los hogares por su compañía, su diversión, su seguridad y en muchas ocasiones sirven como terapias para contrarrestar algunas enfermedades en los niños y adultos, lo que les

¹¹ <https://www.elespectador.com/noticias/economia/seis-de-cada-10-hogares-colombianos-hay-mascotas-articulo-540449>

² <http://www.gfk.com/es-co/sobre-nosotros/overview/>

³ https://www.google.com/search?q=microchips+animales&client=firefox-b-ab&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi1q_-E7PbaAhXIrFkKHHT0C6gQ_AUICigB&biw=1327&bih=786#imgcr=BUN-O_SCT3TBjM:

ha permitido ser otro miembro importante e indispensable de las familias; tal como lo señala un estudio de la Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) que: “Los colombianos deciden cada vez más tener un animal de compañía por múltiples factores; el cariño que generan, la relación de amistad, suplir la necesidad de brindar el afecto que no les darán a los hijos que no se tendrán, la alta tasa de divorcios, el gusto por los animales, entre otros aspectos, generan la sensación de no estar sólo sino tener un compañero al llegar a casa, un amigo para los niños en el hogar y un camarada de juego o ejercicio”⁴. Es así como se observa la importancia de tener plenamente identificado los caninos y felinos con el fin de mejorar la responsabilidad de las personas que deciden tener un animal de compañía, los animales no son juguetes u objetos que se pueden desechar, pues las personas deciden abandonarlos principalmente “Por viejos, por enfermos o porque acaban de tener crías”⁵. La identificación de los animales mediante Microchips, permitiría responsabilizar y sancionar a estas personas por actuar indebidamente, violando los derechos que tienen estos animales a un trato digno, al bienestar, cuidado y a su protección.

En un artículo denominado El trágico destino de las mascotas que se regalan en Navidad, donde Nelcy Murcia, que trabajó en Zoonosis en el año 2015, señala que los perros “Se los regalan a niños con nivel uno de tolerancia y apenas los perritos se comen los muebles y muerden la madera llega un momento en que las familias no aguantan y los tiran a la calle o se los dan al vigilante y así terminan aumentando la población canina en los sitios vulnerables”⁶. Esto demuestra una vez más la necesidad de implementar mecanismos y estrategias que contribuyan a identificar al dueño responsable del bienestar, la salud y la vida de estos animales de compañía.

En Colombia se estima que “hay cerca de 900 mil animales domésticos en situación de abandono en las calles, de los cuales cerca de 120 mil estarían en Bogotá”⁷. Se espera que con la puesta en marcha de la ley 1774 de 2016, contra el maltrato animal y la implantación

⁴<https://www.dinero.com/opinion/columnistas/articulo/mascotas-en-colombia-carino-con-millones-por-raul-avila/224703>

⁵ <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15104480>

⁶ <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15104480>

⁷ <https://www.rcnradio.com/medio-ambiente/en-colombia-hay-900-mil-animales-domesticos-abandonados>



de los Microchips en los perros, se pueda enfrentar esta problemática de maltrato, abandono o pérdida y así proceder a tomar decisiones, sanciones o devoluciones a los dueños de estos animales.

De la misma manera, “Según expertos de la SDS, para el año 2016 podría estimarse que esta población será cercana a los 90.000 ejemplares, siendo las localidades de Kennedy (16.000), Usme (15.000), Suba (12.000), Engativá (10.000) y Ciudad Bolívar (7.000), las de mayor proporción de población de canes vagando por sus calles”⁸. Y que “Los principales problemas que los afectan son: abandono, tenencia irresponsable, reproducción descontrolada, vacíos de la normatividad que regula la relación con los animales, crecientes casos de crueldad, prácticas que promueven la violencia contra los animales y transporte inadecuado”⁹. Lo que demuestra la necesidad de implementar la presente iniciativa que contribuiría a disminuir estos tipos de abandonos que ocasionan sufrimiento y dolor a estos animales de compañía y de esta manera propender por mejorar el bienestar, la salud y la calidad de vida.

Igualmente, ayudaría a contribuir a realizar un seguimiento minucioso a la ley 1774 de 2016, “Por el cual se modifica el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal y se dictan otras disposiciones”¹⁰, cuyo objeto es brindar protección contra el sufrimiento y el dolor de los animales en especial y se tipifican como punibles algunas conductas relacionadas con el maltrato, y se establece un procedimiento sancionatorio de carácter policivo y judicial.

De otra parte, según declaraciones de algunas Organizaciones No Gubernamental es ONG en los medios de comunicación, señalan que con la entrada en vigencia de la ley 1801 de 2016 Nuevo Código Nacional de Policía y Convivencia “se ha incrementado el abandono de

⁸ <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16506760> 10 de febrero 2016, 10:04 p.m.

⁹⁹ <http://elnuevosiglo.com.co/articulos/12-2015-bogota-hay-90-mil-perros-y-140-mil-gatos-abandonados>

¹⁰ <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201774%20DEL%206%20DE%20ENERO%20DE%202016.pdf>



perros catalogados como potencialmente peligrosos”¹¹. Por lo tanto, este mecanismo contribuirá a identificar a los dueños de estos animales de compañía para que no los abandonen y de esta manera responsabilizarlos sobre el compromiso y los cuidados que se debe tener al ser como un miembro más de la familia. Si se quiere tener un animal de compañía debe ser de la mejor manera y en las mejores condiciones o mejor no tenerla.

También, indica Viviana Buriticá, que tiene un sitio web llamado Animalitos Perdidos en Colombia, que los reportes por abandono que ella recibe subieron en un 30 por ciento. “En diciembre –dice– recogimos 40 pitbulls; en enero, 70, y en lo que va de febrero, 50 –sobre todo en Medellín y Bogotá–, cuando el promedio mensual era de 10 a 15”¹². Este es otro motivo que demuestra la necesidad de la

implantación obligatoria de los microchips en los caninos y felinos, ayudando a que las personas se responsabilicen, cuiden y protejan de manera integral la salud, el bienestar y la vida de estos animales de compañía, las cuales deben tener condiciones óptimas y de calidad.

De otra parte, “Las autoridades creen que 120.000 animales son tirados a la calle en el país durante los primeros meses del año. El 20 % de perros y 11 % de gatos abandonados son de raza pura, la mayoría de edad adulta”¹³. Un caso que sucedió en Bogotá es “Simona una perrita criolla que encontró la Fundación Amor Canino cerca de la Universidad de los Andes,. Era cachorrita y tenía las orejas totalmente peladas. Tenía un olor fuerte y desagradable. Estornudaba, tenía fuertes convulsiones, diarrea constante y, a pesar de los exámenes, no encontraban qué padecía. Le hacían un tratamiento, se mejoraba y luego le aparecía otro síntoma. Después de tres pruebas de moquillo y una de parvovirus estuvo hospitalizada por tres semanas y casi tienen que inducirle un coma, del que probablemente

¹¹ <https://www.rcnradio.com/colombia/ong-advierte-que-por-codigo-de-policia-incremento-abandono-de-perros-peligroso>

¹² <http://www.eltiempo.com/justicia/cortes/crisis-de-codigo-de-policia-sobre-tratamiento-de-perros-peligrosos-57666>

¹³ <https://www.elespectador.com/noticias/actualidad/por-que-tantas-mascotas-abandonadas-articulo-734315>



no habría despertado. Lo que tenía era un moquillo que sufrió por semanas y los primeros exámenes no mostraron. Se curó y ahora tiene más de tres años, pero la enfermedad dejó secuelas y aún sufre de convulsiones”¹⁴. Estos tipos de casos son los que debemos evitar y una forma de lograrlo es mediante la implantación de microchips en esta población.

Ventajas del Microchip

Se hace necesario implantar un “Un microchip pequeño chip electrónico el cual se activa a través de un escáner que se pasa sobre la zona, y las ondas de radio emitidas activan el chip”, el cual contribuye a identificar el nombre de los propietarios, de la mascota, el teléfono y la dirección. Esto contribuiría notablemente en varios aspectos tales como:

1. Generar una base de datos, un control y vigilancia en la población de felinos, caninos.
2. Permitiría la identificación del dueño en caso de abandono, maltrato o abuso.
3. En el caso de las citas médicas ayudaría a agilizar el procesamiento de la información, la identificación plena de las mascotas, a la historia clínica entre otros aspectos importantes.
4. En caso de hurto de la mascota se podría entrar a identificar y recuperarla de manera rápida.
5. En caso de pérdida se identifica al dueño de la mascota facilitando su regreso al hogar.
6. “Además de ayudar a identificar legalmente al dueño del animal, el microchip puede ser muy útil para las autoridades sanitarias, que pueden saber rápidamente si un animal está infectado y avisar rápidamente a sus dueños en caso de que haya causado o sufrido algún daño”¹⁵

¹⁴ <https://www.elespectador.com/noticias/actualidad/por-que-tantas-mascotas-abandonadas-articulo-734315> 19 Ene 2018

¹⁵ <http://www.clinica-veterinaria-barcelona.com/la-importancia-del-micro-chip/>



3. CASOS INTERNACIONALES

3.1 Europa

“La red continental Europetnet: “Es un grupo de asociaciones nacionales y locales de toda Europa que comparten los registros de identificación de todos los animales de compañía que tengan el microchip implantado.

Si viajamos por el extranjero con nuestro perro y tenemos la mala suerte de extraviarlo, bastará con introducir el número de identificación del animal en la página web de Europetnet y obtendremos el registro de las entidades por las que ha pasado nuestra mascota desde el día que se perdió.

Por otra parte, en caso de encontrar un animal extraviado es recomendable llevarlo a un veterinario o protectora e introducir el número del chip en la web. De este modo, podremos ponernos en contacto con la asociación que aparezca relacionada con el animal.

Los países que forman parte de Europetnet son: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Eslovaquia, España, Estonia, Dinamarca, Holanda, Hungría, Irlanda, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Reino Unido, República Checa, Rusia, Suecia y Suiza.

España

En España, el principal organismo que se encarga de todo esto es la REIAC (Red Española de Identificación de Animales de Compañía). La REIAC agrupa las bases de datos de los animales con microchip y ofrece un sistema centralizado para la consulta y localización. Incluye un sistema de consulta on-line en tiempo real con aquellas asociaciones de veterinarios que implemen

ten un nuevo protocolo de consulta y envía automáticamente los datos a la red Europetnet¹⁶.

¹⁶ http://www.mundoanimalia.com/articulo/el_chip_en_perros_y_gatos



Galicia

“Cerca de 400.000 mascotas tienen implantado un chip en Galicia. Es a lo que obliga la ley para ejercer un control sanitario de los animales de compañía y evitar infecciones a la población, pero también es un método disuasorio para evitar el alarmante abandono de animales, fundamentalmente perros, que se registra cada año en la comunidad cuando llega el verano y sus dueños se marchan de vacaciones. Es, sin embargo, la teoría, porque en la práctica el número de mascotas dejadas a su suerte sigue en aumento. Es lo que denunció la vicepresidenta del concejo Gallego de Colegios Veterinarios, Ana María López Pombo, tras la firma con la Consejería de Medio Ambiente para renovar el convenio por el que se gestiona el Registro Gallego de Identificación de Animales de Compañía y Potencialmente peligrosos. El acuerdo tendrá una duración de cinco años”¹⁷

“En la actualidad hay cerca de 410.000 animales inscritos en el registro autonómico, lo que supone 71.481 más que el pasado año. De ellos, el 98 % pertenecen a la especie canina (401.824); mientras que el 2 % restante corresponde a gatos (6.627), hurones (345) y otros (1.022), fundamentalmente aves y especies exóticas en este último caso”¹⁸.

Todos los animales de compañía incluidos en el censo deben contar con un chip que permita su localización en cada momento, identificar a sus dueños y conocer los controles sanitarios a los que han sido sometidos. «Es una manera de controlar los animales de compañía», advierte, quien también defiende la aplicación de este método para evitar abandonos. «Los dueños -dice- se lo van a tener que pensar dos veces antes de dejarlos, porque deben saber que van a estar identificados si cometen esta acción». Es una tesis en la que abundó la consejería del Medio Ambiente, Beatriz Mato, para quien el registro «es una herramienta eficaz para luchar contra el abandono». El sistema lleva años en marcha, pero, aun así, el problema subsiste. El pasado año, según datos de la organización

¹⁷ https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/sociedad/2016/01/12/identificacion-410000-animales-microchip-evita-abandonos/0003_201601G12P24991.htm

¹⁸ https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/sociedad/2016/01/12/identificacion-410000-animales-microchip-evita-abandonos/0003_201601G12P24991.htm



Libera, se abandonaron en Galicia 42.200 perros y gatos, una cifra un 15 % superior a la del año anterior (...)¹⁹

Alemania

“En Alemania el perro doméstico, tiene la posibilidad de que se le implante un chip para su debida identificación, y claro, este chip tiene una vigencia. Para poder leer el registro de los perros se necesita un lector, y por lo general en las clínicas veterinarias, los refugios de animales y los departamentos de policía, cuentan con uno.

La organización tasso, opera registros centrales para el perro fuera de control, aquí es donde el número de chip y la tenencia queda en registro para su identificación.

El microchip registra la siguiente información: nombre, sexo, fecha de nacimiento, raza o tipo de raza, derivación del perro, el color del pelaje, el nombre y la dirección del poseedor, y el encargado en el momento de la implantación del chip.”²⁰

3.2 AMÉRICA

Uruguay

“El gobierno de Uruguay hizo público recientemente, que a partir del mes de septiembre será obligatorio colocar chips en perros de todo el país. En el microchip, estará almacenada su identidad. La información quedará guardada en el sistema de Registro Nacional de Animales de Compañía (RENAC).”²¹

¹⁹ https://www.lavozdegalicia.es/noticia/sociedad/2016/01/12/identificacion-410000-animales-microchip-evita-abandonos/0003_201601G12P24991.htm

²⁰ <https://www.taringa.net/posts/info/19566709/Datos-acerca-de-la-tenencia-de-perros-en-Alemania.html>

²¹ <http://petfoodlatinoamerica.com/2017/08/23/uruguay-chips-en-perros-obligatorio/>



Toronto

“El Toronto Animal Services recuerda que los chips son la mejor manera de encontrar a animales perdidos. “Es una de las formas más rápidas que existen a la hora de recuperar los animales”, dijo Robert Meerburg, un oficial de la agencia.

El microchip, de un tamaño similar a un grano de arroz, se implanta normalmente justo debajo de la piel del animal, concretamente entre los omóplatos.

En caso de extraviarse la mascota, un análisis rápido del microchip en un centro de animales permite dar con la información del propietario y, de esta forma, reunificar a ambas partes. El chip resulta más eficaz que las etiquetas y los collares, más fáciles de perderse por el camino.”²²

Chile

“En la región de Iquique en Chile “La idea es ordenar el tema de las mascotas, que ya no sea tenerlo como un peluche, después aburrirse de la mascota y abandonarla. Todos debemos tener a nuestras mascotas registradas en este sistema, incluso si la perrita en algún momento tiene un parto, tengo que también aclarar que ella tuvo las mascotas, cuántas fueron, etc...”, dijo María José Quivara, encargada del Canil Municipal de Iquique.”²³

3.3. Colombia

Bogotá

“Con el objetivo de disminuir la posibilidad de pérdida de un canino y felino, de desestimular su hurto, venta, comercialización y tener a la mano información sanitaria y comportamental de estos animales de compañía, el equipo de Protección y Bienestar Animal realizará una jornada de implantación de microchips para perros y gatos en Bogotá.) Con este microchip,

²²<http://diarioelpopular.com/2012/09/12/campana-para-implantar-microchips-en-toronto/>

²³<http://www.soychile.cl/Iquique/Sociedad/2018/03/19/522993/Instalaran-chip-a-mascotas-esta-semana-en-Iquique.aspx>



los animales quedarán registrados en el Sistema de Identificación Animal llamado "Ciudadano de 4 Patas Además de estas jornadas, Protección y Bienestar Animal dotará de lectores a las alcaldías locales, estaciones de Policía, CAIS y Policía Ambiental, "de tal forma que cuando la ciudadanía encuentre un animal perdido pueda ser llevado a estos puntos para ser leído, notificado y devuelto a su cuidador", advierte el comunicado"²⁴.

"Para los tenedores de animales que vivan en estrato 1, 2 y 3 el microchip será gratuito y para estratos 4, 5 y 6 será a muy bajo costo. Los animales que ya tienen microchip que incluya 15 dígitos pueden estar en Ciudadano Cuatro Patas. El tenedor solo debe diligenciar el formulario de registro, si no lo tiene debe volver a implantar el microchip para que así el canino o felino sea parte de la plataforma de identificación distrital"²⁵.

Cali

"Microchips para 'perros de razas peligrosas' de Cali ya son instalados

Los elementos serán obligatorios desde el primero de agosto según el nuevo Código de Policía. Los propietarios de perros de razas de manejo especial, consideradas 'potencialmente peligrosas', desde ya pueden empezar con el proceso para la instalación de un chip de identificación a sus mascotas, que será obligatorio desde el próximo 1° de agosto con la entrada en vigencia de la parte sancionatoria del Código de Policía

La Secretaría de Salud Pública de Cali inició ayer un proceso de instalación de ese chip que permitirá conocer todos los datos del tenedor del animal, además de la información de la póliza, que tiene un costo de \$78 mil al año, con un amparo de hasta \$20 millones más \$2 millones por gastos médicos.

"El microchip permite identificar al animal y a su dueño, cuando se presente alguna contravención se podrá establecer la responsabilidad y cubrir las lesiones que ocasione el animal", dijo el secretario de Salud de Cali, Alexander Durán. El chip también será obligatorio para los perros, así no sean de razas consideradas de manejo especial, que hayan mordido

²⁴<https://www.elspectador.com/noticias/bogota/este-fin-de-semana-habra-jornada-de-implantacion-de-microchips-para-mascotas-en-bogota-articulo-695857>

²⁵ <http://bogota.gov.co/temas-de-ciudad/ambiente/cedula-para-perros-y-gatos-en-bogota>



ya a alguna persona. Según datos de la Secretaría, a la semana se presentan al menos cinco casos de mordeduras a personas en Cali (...)"²⁶.



27

4. Marco Legal

4.1 NORMATIVIDAD NACIONAL

- Constitución Política de 1991: "El Estado Social y Democrático de Derecho asumido por Colombia en la Constitución Política de 1991 establece que se debe garantizar la vigencia de un orden justo con todas las formas y expresiones de vida, así como reconocer y proteger la biodiversidad"
- Ley 84 de 1989 del Congreso de la República: Adopta las normas internacionales sobre protección animal y define los deberes de los propietarios y/o tenedores de animales domésticos, prohibiendo las prácticas crueles de maltrato y asesinato, así como la limitación de la libertad de los animales, entre otras consideraciones.

²⁶ <http://www.eltiempo.com/colombia/cali/microchips-para-perros-peligrosos-de-cali-ya-son-instalados-114408>

²⁷ <http://www.eltiempo.com/colombia/cali/microchips-para-perros-peligrosos-de-cali-ya-son-instalados-114408>

- Ley 9 de 1979 del Congreso de la República: "Reglamenta los procedimientos de investigación, prevención y control de las zoonosis y la aprehensión y observar animales sospechosos de enfermedades transmisibles, ordenar y efectuar vacunaciones de animales y personas cuando lo estimen necesario y ordenar aprehensiones individuales o masivas de animales sospechosos para someterlos a observación en sitios adecuados, para su eliminación sanitaria o para su tratamiento".
- Ley 715 de 2001 del Congreso de la República: "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros". En especial el Capítulo 2
- Ley 746 de 2.002 del Congreso de la República: "De Las Contravenciones Especiales Con Respecto A La Tenencia De Ejemplares Caninos. La tenencia de ejemplares caninos en las viviendas urbanas y rurales requiere que las circunstancias de su alojamiento en el aspecto higiénico y sanitario, de alimentos y custodia, sean las adecuadas, y que no se produzca ninguna situación de peligro o incomodidad para los vecinos u otras personas en general, o para el propio animal.
- Queda prohibido dejar las deposiciones fecales de los ejemplares caninos en las vías, parques o lugares públicos. Los propietarios o tenedores de los ejemplares caninos son responsables de recoger convenientemente los excrementos y depositarlos en bolsas de basura domiciliaria, o bien en aquellos lugares que para tal efecto destine la autoridad municipal".
- Ley 769 de 2002, Código Nacional de Transito, artículo 97, parágrafo 1, "el coso será un inmueble dotado con los requisitos necesarios para el alojamiento adecuado de los animales que en él se mantengan". Por lo tanto es obligación de cada municipio crear el coso o depósito de animales para hacer cumplimiento de la protección a la fauna domestica callejera y control humanitario de animales abandonados.



- Ley 1774 de 2016, modifica el código civil, la ley 84 de 1989, el código penal, el código de procedimiento penal y dicta disposiciones en materia de protección animal, endureciendo las sanciones por maltrato y abandono animal, estableciendo acciones en cabeza de gobiernos distritales y municipales para velar por la protección animal.

4.2 NORMATIVIDAD DISTRITAL

- Política de Salud Ambiental para Bogotá D.C. : En esta política dada para el año 2011, se establece en la sección "Eventos transmisibles de origen zoonótico", cuyo objetivo general es: mejorar la calidad de vida y salud de los habitantes de la región capital a través de intervenciones integrales sobre los determinantes que generan enfermedades compartidas entre el hombre y los animales.
- Acuerdo 79 de 2003 (Código de Policía de Bogotá D.C.) En este acuerdo se establecieron como comportamientos que favorecen la salud y la protección de los animales, aquellos que se refieren a mantenerlos con condiciones mínimas de bienestar para ellos, proveyéndoles salud a través de controles médicos y vacunación, así como asistencia en caso de enfermedad y la su remisión a los sitios de medicina especializada, medidas de tenencia responsable, como aquellos accesorios para sacarlos a pasear, así como normas referentes al comportamiento de los animales y los paseadores en el espacio público.
- Acuerdo 531 de 2013 En este acuerdo se establece la creación y puesta en funcionamiento del Centro de Bienestar y protección Animal y el desarrollo del programa Esterilización a Su barrio, como acciones efectivas para el control y atención de la población animal en situación de abandono en el Distrito Capital.



5. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto no presenta impacto fiscal toda vez que hace parte de los programas y proyectos como Política Pública Distrital del Instituto de bienestar y Protección Animal, especialmente del Sistema de Identificación Animal “Ciudadano de Cuatro Patas”.

Atentamente,

RICARDO ANDRÉS CORREA MOJICA
Concejal de Bogotá

NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCIA
Concejal de Bogotá

DAVID BALLÉN HERNÁNDEZ
Concejal de Bogotá

RUBÉN TORRADO PACHECO
Concejal de Bogotá



PROYECTO DE ACUERDO N° 343 DE 2018**PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE MICROCHIPS DE MANERA GRATUITA PARA LOS CANINOS Y FELINOS PERTENECIENTES A LAS FAMILIAS DE LOS ESTRATOS 1, 2 Y 3 EN EL 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, 8, 9,10, y 25 del artículo 12 del Decreto – Ley 1421 de 1993

ACUERDA

ARTICULO 1°. El Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal por medio de la implantación de microchips favorecerá el control sobre los animales que habitan en el Distrito Capital.

ARTICULO 2°. Con el fin de cumplir con lo dispuesto en el artículo anterior, la administración Distrital podrá contemplar a través del Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal los siguientes lineamientos:

- a. Facilitar las directrices para llevar a cabo el seguimiento, verificación y control de la implantación de los microchips.
- b. Establecer estrategias para concientizar a las familias sobre la implantación de Microchips a los caninos y felinos en el Distrito Capital.
- c. Desarrollar estrategias que promuevan la identificación de los animales mediante Microchips.
- d. Fomentar la concientización de la comunidad sobre las responsabilidades y sanciones que acarrea el abandono de animales.
- e. Promover la generación de instrumentos que contribuyan a la obtención de la línea base del censo poblacional de los felinos y caninos del Distrito Capital.
- f. Mantener actualizada la información sanitaria y comportamental de cada animal activo dentro del sistema.
- g. Notificar a los tenedores de los animales que sean encontrados sin cuidador/tenedor en espacio público.



- h. Propender por la implantación de microchips de manera gratuita para los caninos y felinos pertenecientes a las familias de los estratos 1, 2 y 3 y animales sin dueño.

ARTICULO 3°. El Instituto Distrital de Bienestar y Protección Animal será la entidad encargada de verificar que se cumpla con las condiciones y parámetros del Presente Acuerdo.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



PROYECTO DE ACUERDO N° 344 DE 2018**PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA CREACIÓN DE PARQUES CIENTÍFICOS, TECNOLÓGICOS Y DE INNOVACIÓN EN BOGOTÁ D.C Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

I. OBJETO.

Este proyecto busca que el Distrito potencie e incentive la creación de Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación-PCTI en la ciudad, aprovechando que existe un escenario normativo y de conveniencia favorable, fundamentada en el artículo 12 del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 y el artículo 68 del Plan Distrital de Desarrollo, (Acuerdo 645 de 2016).

El primero define a éstos parques como zonas geográficas especiales destinadas a promover la innovación basada en el conocimiento científico y tecnológico y a contribuir a la productividad empresarial y la competitividad regional.

El segundo mediante el artículo 68 definió el programa Asociación para para Actividades Científicas y Tecnológicas y facultó al Alcalde Mayor para que en un término de 6 meses se asocien con otras entidades públicas o con particulares con el fin de adelantar actividades científicas y tecnológicas, entre ellas organizar los parques tecnológicos.

Se propone una serie de lineamientos que permita fortalecer el papel de la Secretaría de Desarrollo Económico, en el fomento de estos parques como la entidad encargada de *“dirigir el diseño, implementación y seguimiento de planes, programas y proyectos que promuevan la incorporación de la ciencia y la tecnología a la producción y el Desarrollo del Sector Económico en el Distrito Capital, y establecer vínculos con las universidades, los institutos y centros de desarrollo tecnológico y el sector académico en general dirigidos a dicho fin”*.

Este proyecto lo presentamos por novena vez.

Proyecto #	Ponentes	Ponencia
165 de 2016	German García y Lucía Bastidas	Positiva Unificada
319 de 2016		
518 de 2016		
120 de 2017		
183 de 2017	Venus Silva, Cesar García, Juan Carlos Flórez	Positivas (VASG-CAGV) y Negativa (JCFA)
402 de 2017		
574 de 2017	Venus Silva Gómez y Diego Molano	Positiva



097 de 2018	Juan Felipe Grillo Carrasco Pedro Javier Santiesteban Millán	Positiva
----------------	-----------------------------------------------------------------	----------

Fuente: Archivo de la Corporación, casillas en blanco no le fue sorteado ponentes.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

Los parques científicos, tecnológicos y de innovación-PCTI pueden ser definidos en varios sentidos, una de las más concisas, la define como:

“Una iniciativa –la mayoría de las veces pública- de creación de un área geográfica delimitada y destinada a favorecer el desarrollo y la aplicación de actividades científicas y tecnológicas, con el fin de promover y albergar instituciones de investigación y empresas intensivas en conocimiento. El objetivo último de toda esta actividad es la generación de crecimiento económico sostenible en el largo plazo en el territorio en el que se instala el PCT.

(...) Los elementos esenciales de un PCT son: a) Un componente tecnológico importante; b) la presencia de flujos de cooperación tecnológica; c) el desarrollo de nuevas empresas de base tecnológica; y, por último d) una contribución al desarrollo del entorno, basado en la promoción y difusión del conocimiento. El componente tecnológico importante está basado en la presencia in situ de empresas, universidades y centros de investigación intensivos en conocimiento y que desempeñan actividades tecnológicas de carácter avanzado.

(...) los PCT tienen que contribuir a incrementar la capacidad tecnológica y científica de las empresas en el entorno geográfico donde se sitúan (Sheramur y Doloreux, 2000)²⁸.

Por su parte el Programa de Integración Regional e Innovación Tecnológica, la Universidad Nacional de Colombia, utiliza una definición más sencilla:

“Un Parque Científico y Tecnológico (PC&T) es un espacio en el cual confluyen diferentes sectores de la sociedad (académico, productivo, estatal, privado) con el objetivo común de incrementar la competitividad, generar bienestar y riqueza social mediante la apropiación social de la ciencia y la tecnología y la realización de investigación e innovación.”²⁹

La creación de los Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación tiene los siguientes objetivos:

- Lograr la confluencia de actores como empresas, centros de Investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), centros de entrenamiento, servicios profesionales, alternativas de financiamiento, incubadoras de empresas, entre otros.
- Generar beneficios derivados de las economías de aglomeración que incrementan la competitividad y las economías de escala.
- Promover la competitividad y la cultura de la innovación.

²⁸ Rodríguez-Pose, Andrés. Los parques científicos y tecnológicos en América Latina. Un análisis de la situación actual. Banco Interamericano de Desarrollo. Julio 2012. Página 7 y 8.

²⁹ Ver: Universidad Nacional (2010). Programa de extensión. Sede Bogotá. PC&T. Foro de Extensión, octubre 2010. <http://www.unal.edu.co/extensionbog/adjuntos/presentaciones/16.pdf>



- Propiciar el flujo de conocimiento y tecnología entre universidades, instituciones de investigación, empresas y mercados.
- Estimular la creación y el crecimiento de empresas de base tecnológica mediante mecanismos de incubación en busca de un alto valor agregado.
- Impulsar la generación de empleo de alto valor agregado.
- Promover esquemas de financiación que estimulen la generación de emprendimiento tecnológico.
- Propiciar una dinámica de renovación urbana que mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

Las funciones principales de un PCTI según la Universidad Nacional de Colombia:

“1. Aumentar las capacidades en ciencia y tecnología

- Promover la producción científica, tecnológica e innovadora
- Desarrollar vínculos fuertes con y entre la academia, los centros de investigación y los centros de desarrollo tecnológico con relación a la industria
- Tener acceso a equipo de investigación de alta tecnología

2. Generar innovaciones para la competitividad.

- Identificar las necesidades de los sectores público y privado, comunicarlás a los grupos de investigación y trabajar de cerca con estos grupos con el fin de desarrollar soluciones apropiadas
- Desarrollar nuevos productos y servicios que sean el resultado de la investigación y el desarrollo realizado dentro del parque
- Implementar la transferencia de tecnología y comercialización de los inventos y las innovaciones
 - Desarrollar proyectos de investigación y desarrollo a largo plazo entre las empresas y las universidades
- Transferir patentes desde los mejores centros de investigación del mundo y promover acuerdos de donación de patentes de otros países
- Promover el emprendimiento con base en ciencia y tecnología
- Promover el establecimiento de incentivos financieros sectoriales, capitales semilla, capitales de riesgo y fondos de inversión.

3. Estimular los clústeres y las cadenas:

- Promover la agrupación de compañías de sectores similares con alto valor agregado
- Mejorar el desarrollo de mercados tecnológicos
- Atraer empresas grandes, PYMEs, y emprendimientos

4. Desarrollar el talento humano

- Promover la capacitación del talento humano en habilidades relacionadas con las necesidades de ciencia, tecnología e innovación
- Establecer la Unidad de Gestión del parque liderada por un equipo altamente calificado.

5. Innovación social

- Brindar soluciones que atiendan las necesidades sociales y optimicen los recursos. Por lo general estas innovaciones traen como resultado el desarrollo de productos, procesos, métodos comerciales o modelos organizacionales nuevos e



*innovadores, desarrollados por la sociedad civil. También busca nuevas soluciones a los problemas sociales mediante la identificación y prestación de nuevos servicios que mejoren la calidad de vida de las personas y las comunidades*³⁰

2.1. Necesidad de un Parque Tecnológico en Bogotá.

A diferencia de los parques industriales, los parques tecnológicos han sido utilizados por los países en desarrollo como plataformas para promover industrias intensivas en tecnología y conocimiento. En la práctica, la mayoría de ciudades que lograron consolidarse internacionalmente en un sector económico puntual y ser exitosas, desarrollaron parques tecnológicos como parte de sus estrategias.

Esto les permitió concentrar geográficamente los esfuerzos alrededor de un proyecto específico para obtener resultados concretos y tangibles. Adicionalmente, las ciudades utilizaron la creación de parques tecnológicos como un instrumento de política para generar empleo de alta calidad y de valor agregado.

Los parques tecnológicos permiten la materialización de estrategias de la política pública como:

- La consolidación de las apuestas productivas.
- Economía centrada en el conocimiento.
- Impulso de sectores de alto valor agregado que generen externalidades económicas y sociales positivas, como son vínculos entre las pequeñas y grandes empresas, crecimiento económico y empleo.

El fomento a la creación de Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación (PCTI) está siendo impulsado en algunas regiones del país por Colciencias, dado que éstos son considerados como parte de la estrategia que contribuye alcanzar las metas propuestas en materia de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Desde el año 2014, el equipo de la Universidad Nacional de Colombia estableció con el apoyo de COLCIENCIAS una alianza para la elaboración de un Plan Maestro del Parque Científico, Tecnológico y de Innovación (PCTI) de Bogotá, constituyéndose como la hoja de ruta del Parque y estableciendo los elementos generales para su estructuración.

Con base en el plan maestro, COLCIENCIAS, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad Nacional de Colombia establecieron una alianza para aunar esfuerzos con el fin de desarrollar un estudio que viabilice el desarrollo del PCTI de Bogotá.³¹

Sin embargo, es necesario que el Distrito asuma un papel estratégico en este proceso, generando un marco normativo que permita favorecer el trabajo que se ha venido

³⁰ Ver: Plan Maestro para el Parque Científico, Tecnológico y de Innovación de Bogotá https://www.ingenieria.bogota.unal.edu.co/imagenes/gestores/7312/anexo_5_plan_maestro_para_el_pcti_de_bogot%C3%A1_1_361e5.pdf

³¹ Ver: <https://www.ingenieria.bogota.unal.edu.co/parque-cientifico-tecnologico>



desarrollando desde la elaboración del Plan Maestro para PCTI. Es por eso que se pueden encontrar varios aspectos favorables para justificar la necesidad de un Parque Científico y Tecnológico en Bogotá:

a. Constituye un instrumento de ejecución política pública clave para la implementación de la Política Distrital de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá D.C.

La política pública de Productividad, Competitividad y Desarrollo Socioeconómico de Bogotá, D.C. aprobada mediante Decreto 064 de 2011 tiene como fines principales la promoción del crecimiento económico y el posicionamiento competitivo de Bogotá, la creación y desarrollo de alternativas productivas, el fortalecimiento empresarial, la generación de ingresos y oportunidades de empleo y la promoción de las capacidades y potencialidades de las personas; en dicha Política se planteó que Bogotá:

(...) promoverá los más altos estándares en la educación superior dirigidos a la ciencia, la tecnología y la innovación, lo que le permitirá ser reconocida como una sociedad del conocimiento y una economía de la innovación, la educación, la cultura científica y tecnológica, y, en consecuencia, le posibilitará la apropiación social del conocimiento y la capacidad de generar y asimilar transferencia de tecnologías avanzadas.

...Impulsar, buscando diversificar la estructura productiva de la ciudad, los sectores industriales y de servicios para consolidar a Bogotá como polo de desarrollo de la industria y los servicios avanzados de la nación en el contexto de una ciudad del conocimiento y la innovación, de maximización de las economías derivadas del proceso de aglomeración, así como de minimización de los efectos nocivos que dicho proceso genera. Igualmente, logrará la permanencia de las industrias existentes, la llegada de nuevas empresas y la repotenciación de la localización industrial maximizando las ventajas recíprocas del mercado bogotano y regional...

La ciudad se enfocará a los desarrollos en innovación, ciencia y tecnología, en especial en los sectores líderes. Se procurará elevar, en la próxima década, los gastos de Innovación y Desarrollo, proceso que debe ser el resultado de un esfuerzo continuo y sistemático, independiente de la situación de tesorería o del ciclo económico.”³²

b. Fue una apuesta contemplada en el Plan de Desarrollo Distrital 2016-2019.

Las Bases del Plan Distrital de Desarrollo, aprobado por el Concejo de Bogotá, apuesta en su Segundo eje transversal el “Desarrollo económico basado en el conocimiento”.

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

La administración de Bogotá le apuesta a convertir la generación y uso del conocimiento en el eje de desarrollo económico para la ciudad. Este propósito se alcanzará mediante la consolidación del ecosistema de emprendimiento y de innovación, de tal manera que

³² Ver: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=41651>



*se fortalezcan las capacidades de los diferentes actores, se potencien los espacios de colaboración y apoyo a iniciativas empresariales, se reconozca el desarrollo de la industria creativa y la economía naranja, se dinamice la interacción pública y privada para alcanzar los objetivos comunes de la ciudad y se utilicen las capacidades científicas y tecnológicas en dichos objetivo.*³³

El diagnóstico establecido en el Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos” señala que la falta de desarrollo económico en la ciudad corresponde fundamentalmente a tres problemáticas, en primer lugar a falencias en la generación y consolidación de negocios en razón a que el emprendimiento y la innovación son bajos. También a la productividad y competitividad de las mipymes evidencia importantes brechas entre los sectores de la economía y entre tamaños empresariales. Señaló el Plan:

*Una ciudad como Bogotá debe enfocarse en crear espacios holísticamente interconectados en donde confluyan todos los agentes de una comunidad. Se trata de habilitar espacios y equiparlos con la combinación de fuerzas políticas, culturales y económicas orientadas a la creación, difusión y transferencia de conocimiento, en el fortalecimiento de las actividades intensivas de conocimiento, y articular las cadenas productivas con los ecosistemas regionales de innovación. Este tipo de prácticas se han convertido en una actividad clave para las ciudades consideradas como innovadoras y para aquellas que quieren convertirse en una ellas.*³⁴

Incluso el portal oficial bogota.gov.co señaló posterior a la aprobación del Plan de Desarrollo una nota de prensa que expresaba: **“En 2020 funcionaría el Parque Científico y Tecnológico de Bogotá”**, allí se anuncia:

*Vamos a tener el estudio de factibilidad en el segundo semestre de 2016. Y con la información del Plan Maestro, sumada a la del estudio de factibilidad, ya se podrán tomar las decisiones que permitan implementar el Parque Científico y Tecnológico. En el escenario más positivo, para el 2017 ya se podría iniciar dicha implementación. La construcción tomaría aproximadamente dos años, lo cual quiere decir que el Parque entraría en operación para el año 2020.*³⁵

Es importante destacar el impulso que la Universidad Nacional ha venido brindando en este tema, en el año 2016, la Universidad Nacional Sede Bogotá, convocó una mesa de trabajo donde asistieron los Concejales Rolando González, Horacio Serpa, Jorge Torres, Lucía Bastidas y Antonio Sanguino para poder liderar la creación de un parque tecnológico en la ciudad. Al respecto señaló:

Este importante proyecto, que se espera sea uno de los más grandes y modernos del continente, generará gran impacto para la ciudad, por lo que los directivos de la Universidad Nacional de Colombia (U.N.) Sede Bogotá y los integrantes del Concejo acordaron una estrategia para sacarlo adelante” Al respecto, el profesor Jaime Franky, vicerrector de la U.N. Sede Bogotá, señaló que “el proyecto ya está estructurado y

³³ Bases Plan distrital de Desarrollo, Página 295.

³⁴ Anteproyecto Plan distrital de Desarrollo, Página 337.

³⁵ Consultado en: <http://www.bogota.gov.co/articulo/temas-de-ciudad/desarrollo-economico/educacion/en-2020-funcionaria-parque-tecnologico-bogota>



*ahora se encuentra en los estudios de factibilidad, los cuales arrojarán alternativas de las mejores ubicaciones posibles.*³⁶

c. Potencia la vocación económica del sector servicios de la ciudad en segmentos de mayor valor agregado.

Según un estudio de la Secretaría de Desarrollo Económico, la importancia de Bogotá como centro económico del país se ve reflejada en su capacidad para generar empleo, valor agregado y como referente de la localización de las actividades económicas.

En términos de valor agregado, los servicios han aportado durante la última década el 62% del valor agregado de la actividad económica bogotana, el sector comercio aporta el 14,1% y las actividades industriales el 13,9%. Analiza el informe que la mayoría de los establecimientos industriales de Bogotá se encuentran dedicados a la producción de bienes no durables.

Si se compara el aporte del empleo con la contribución del valor agregado de cada sector de la industria se puede observar que sectores con alta participación en el valor agregado como la maquinaria u aparatos eléctricos generan mayor empleo en la ciudad.³⁷

La ciudad necesita transformar su empleo con poco valor agregado hacia empleos mejor remunerados, incentivando el desarrollo de sectores intensivos en conocimiento, que el ejercicio de especialización inteligente ha recogido bien por medio de una construcción colectiva.

d. Se aprovecha el potencial de Bogotá en la economía regional y nacional.

Uno de los elementos importantes es que contar con parques científicos y tecnológicos permite que la ciudad pueda disponer los recursos de regalías³⁸ que el gobierno tiene previsto destinar para promover la innovación y el desarrollo regional con base en Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. El Gobierno Nacional ha venido trabajando para desarrollar los mecanismos que permitan canalizar estos recursos a través de proyectos que buscan la mejora en competitividad de los sectores de transformación productiva que presenten las regiones. Dada la situación económica es necesario que Bogotá se posicione como una de las mejores ciudades para invertir en América Latina a la altura de México D.F. y Sao Paulo por los beneficios que ofrece.

Adicionalmente este tipo de parques puede generar un beneficio para el distrito en el sentido de dar oportunidades de colaboración entre empresas y universidades y otras instituciones de investigación para incentivar la transferencia de tecnología y conocimiento a los programas y proyectos sociales que la ciudad requiere para garantizar la calidad de vida.

³⁶ Consultado en: <http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/articulo/la-un-y-el-concejo-de-bogota-trabajaran-juntos-por-el-parque-cientifico-y-tecnologico.html>

³⁷ Junca, Gustavo y Manrique Olga. Cuadernos de Desarrollo Económico # 26. "Caracterización e identificación de aglomeraciones y cadenas productivas en los sectores de industria y servicios en la ciudad de Bogotá.

³⁸ El artículo 6 del acuerdo 027 de 2015 del Sistema General de Regalías define los requisitos para la presentación de proyectos al fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación con el objetivo de la creación y fortalecimiento de Parques Científicos y Tecnológicos



Según lo manifestado en las ponencias de los Concejales Lucia Bastidas y German García, citando un documento de la Cámara de Comercio se expresa:

Según estudios de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), los sectores más atractivos para los inversionistas extranjeros son los de “tecnología, desarrollo de software y servicios de valor compartido, la industria de materiales de construcción”. Según la cifras CCB “finales de 2014 existían en la Capital 324.196 empresas, de ellas 1.565 extranjeras, y los principales sectores de actividad de las que tenían matrículas activas eran los de servicios (45,5%), comercio (23,4%), industria (20,4%), agro y minería (2,7%) y otros sectores (8%)”, lo que indica el alto porcentaje que puede llegar a tener la ciudad en el sector servicios por medio de la ciencia, la tecnología y la innovación.³⁹

Es importante manifestar, que la ponencia del Honorable Concejal Diego Molano, recalca aspectos importantes sobre los parques científicos y tecnológicos en la ciudad. Se enfatiza que:

En el 2016 se realizó un estudio por el Science and Technology Policy Institute de Corea de Sur donde se analizó la propuesta de un parque científico para Bogotá y la creación de un plan maestro para el funcionamiento de este. En este plan maestro se identifican entre otras las funciones que debería tener.⁴⁰

La ponencia enunciada reconoce que el presente proyecto de acuerdo, está acorde con lo que como ecosistema de CTI y como desarrollo productivo Bogotá- Región se está pensando en temas de desarrollo local para fortalecer la obtención del conocimiento en la capital.

2.2. Una estrategia de actores de la Región para proyectar a Bogotá como ciudad Innovadora

Un proyecto de esta dimensión permite impulsar la labor que viene impulsado Colciencias en Bogotá para posicionarla estratégicamente en el tema de innovación.

Cabe señalar que una de las fortalezas de la ciudad es su posicionamiento económico, puesto que de la ciudad concentra el 26% del PIB de Colombia, con una población de 8 millones de personas, hay 406.000 empresas y el 55% de las inversiones del país en Actividades de Ciencia e Innovación. Además en Bogotá está el 39% de las Universidades del país, el 37% de los grupos de investigación e Investigadores Activos y el 65% de las empresas de Software y TI del País.

Aprovechando este escenario, desde el año 2009, ha surgido un plan piloto para desarrollar proyectos de parque tecnológico de Bogotá en el sector de las Tecnologías de la Información y las comunicaciones TIC, que ha contado con el liderazgo de actores como la Universidad Nacional de Colombia, la Cámara de Comercio de Bogotá e Invest in Bogotá.

³⁹ Bastidas y García (2016) Ponencia Proyecto de Acuerdo 165 de 2016. Citando documento CCB.

⁴⁰ Ponencia Proyecto de Acuerdo 574 de 2017, H.C. Diego Molano.



En 2012, el proyecto fue seleccionado para desarrollar su plan maestro a través de la Cooperación Colciencias-Corea que inició en 2014. El plan maestro apoyado técnicamente por la Universidad Nacional presentó la hoja de ruta general del proyecto en mayo de 2016.

Actualmente, el proyecto se ha fortalecido con la vinculación de actores clave adicionales como la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Connect Bogotá Región, PROBOGOTA, la ANDI, Colciencias, y el Programa de Transformación Productiva. El parque científico y tecnológico se diseña buscando identificar las necesidades de las empresas ubicadas en Bogotá, cruzarlas con las tendencias de la tecnología del sector, para que a partir de esa unión, diseñar los servicios que ofrecerá el parque a empresarios y expertos identificando las tecnologías priorizadas y atender las necesidades futuras y así generar mayor valor y mayor nivel de empleo en la ciudad.

El proyecto está enmarcado y ha sido priorizado dentro de la estrategia de especialización inteligente que es una agenda integrada de desarrollo productivo construida colectivamente para la transformación de Bogotá Cundinamarca, basada en el conocimiento y la innovación. Esta agenda, fue construida entre 2014 y 2015 a partir de consensos logrados entre la sociedad civil, la academia, el sector público y el sector empresarial de Bogotá-Región.

2.3 Ejemplos de Parques Tecnológicos a Nivel Nacional: Parque Tecnológico de Guatiguará.

El Parque Tecnológico Guatiguará - PTG entró en operación desde el 2013 y es administrado por la Universidad Industrial de Santander-UIS con el respaldo de Colciencias, el apoyo de la Comisión Regional de Competitividad y la Gobernación de Santander, y está contemplado dentro de la política de parques tecnológicos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y las políticas de desarrollo científico, tecnológico y competitivo del gobierno nacional⁴¹.

Es una organización que integra la aplicación y generación de conocimiento al desarrollo del país mediante la promoción y albergue de centros de investigación y empresas de base tecnológica principalmente en las áreas de energía, salud, software, agroindustria y biotecnología⁴². En la actualidad el Parque cuenta con un Polo de Innovación construido sobre un área de 13.000 m², donde funcionan 5 corporaciones privadas de investigación y desarrollo, 6 centros y 4 grupos de investigación de la Universidad Industrial de Santander, con sus laboratorios especializados y oficinas administrativas.⁴³

⁴¹ Ver: <http://www.santandercompetitivo.org/proyectos-11-m/44-parque-tecnologico-de-guatiguara.htm>

⁴² Ver: <https://uis.edu.co/webUIS/es/investigacionExtension/quatiguara/index.html>

⁴³ Ver: <https://www.uis.edu.co/webUIS/es/investigacionExtension/quatiguara/planDesarrollo.html>



Lámina 1: Parque Tecnológico Guatiguará -UIS - Fotografía Aérea.



Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/116016454>. Subida en Enero 22, 2015. Fotógrafo: Carlos O. Cortes.

Este parque ha tenido un éxito importante dado el impulso que se le ha venido dando desde el gobierno regional, el Plan de Desarrollo de Piedecuesta 2012-2015, estableció el Programa Competitividad e Innovación un mejor camino, y puso como meta de producto la siguiente:

DESCRIPTOR METAS DE PRODUCTO Y DE GESTIÓN	LINEA BASE	META 2015
<p>Meta de producto: Facilitar, incentivar y/o apoyar en alianza estratégica con el Área Metropolitana de Bucaramanga el desarrollo del Parque tecnológico de Guatiguará, zona franca hospitalaria y demás proyectos encaminados al fortalecimiento de la ciencia, tecnología e innovación.</p> <p>Indicador de producto: Número de proyectos respaldados.</p>	0	2
<p>Meta de gestión: Elaborar dos (2) convenios con entidades promotoras de la investigación y el desarrollo tecnológico durante el cuatrienio.</p> <p>Indicador de gestión: Número de convenios gestionados con entidades promotoras de la investigación y el desarrollo tecnológico durante el cuatrienio</p>	0	2

Fuente: Plan de Desarrollo Piedecuesta 2012-2015

En Noviembre el medio de comunicación Vanguardia Liberal dio a conocer recibirá un incremento por más de \$6 mil millones de pesos para obras en el PTG. Según la nota de prensa:

El Parque Tecnológico de Guatiguará es uno de los centros de investigación más importantes de Latinoamérica y está ubicado en un espacio que la actual Administración ha llamado la 'Ciudadela Educativa', en donde se contempla construir varios colegios y obras para fortalecer la investigación, la extensión y la recreación. Actualmente el PTG aloja 22 grupos de investigación de la UIS y tiene ocho laboratorios centrales dotados con tecnología de última generación.⁴⁴

La ponencia del Concejal Juan Carlos Flórez, enfatiza varios aspectos, frente a la experiencia de los parques en Colombia:

⁴⁴ Ver: <http://www.vanguardia.com/area-metropolitana/piedecuesta/416762-parque-guatiqvara-recibira-inversion>

1. En los planes maestro tiene que haber claridad en los recursos para funcionamiento y operación hasta que puedan sostenerse solos (como es su objetivo).
2. Se necesita trabajo articulado de gobiernos regionales.
3. Se debe contar con capital humano formado en ingeniería, ciencias y tecnología
4. Un tejido empresarial innovador y una oferta científico tecnológica acorde a las necesidades de la industria en los departamentos del PCTI.⁴⁵

Con respecto a las fuentes de financiación el Concejal Flórez en su ponencia manifiesta: “(...) la implementación del parque requiere una inversión importante del gasto público y no hay claridad, aún, del origen de esos recursos.”

Es importante aclarar que no toda la fuente de los recursos es pública, en este momento la Universidad Nacional de Colombia, la Cámara de Comercio de Bogotá y Colciencias abrieron un concurso para seleccionar una firma que realice el estudio de viabilidad donde se tendrá información del mercado, modelo publico privado (que afinará los montos públicos y privados que necesita el proyecto, la mejor ubicación y el modelo financiero. Se contemplaran diferentes fuentes de financiación públicas (nacionales y locales) y diversas fuentes de financiación privada que también incluyen cooperación internacional⁴⁶.

La cláusula 1 es “aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para identificar las características del mercado, el modelo de negocio, la localización y el modelo de financiación, que contribuya al establecimiento del Parque Científico, Tecnológico y de Innovación de Bogotá.

III. FUNDAMENTO LEGAL.

La **Constitución Política** en sus artículos 70 y 71 consagró el acceso a la política científica como un pilar fundamental para el desarrollo del país, el artículo 71 de la Carta expresa:

“Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades”.

La **Ley 590 de 2000**, estableció en su artículo 30.

Artículo 30. Agrupaciones empresariales. El Gobierno Nacional propugnará el establecimiento de parques industriales, tecnológicos, centros de investigación, incubadoras de empresas, centros de desarrollo productivo, centros de investigación,

⁴⁵ Flórez, Juan Carlos. Ponencia Proyecto de Acuerdo 183 de 2017, página 10.

⁴⁶ Convenio 435 de 2016, celebrado entre Fiduciaria La Previsora S.A. actuando como vocera y administradora del Fondo Nacional de Financiamiento para la ciencia, tecnología y la innovación, fondo Francisco José de Caldas, la Universidad Nacional de Colombia y la Cámara de Comercio de Bogotá.



centros de desarrollo tecnológico y bancos de maquinaria, para el fomento de las Mipymes.

Con el **Acto Legislativo 005 de 2011**, se modificó el artículo 361 y plasmó que parte de los recursos de las regalías iban dirigidos a fomentar la ciencia, tecnología e investigación. Así:

“Artículo 361. Los ingresos del Sistema General de Regalías se destinarán al financiamiento de proyectos para el desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales; al ahorro para su pasivo pensional; para inversiones físicas en educación, para inversiones en ciencia, tecnología e innovación; para la generación de ahorro público; para la fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos y conocimiento y cartografía geológica del subsuelo; y para aumentar la competitividad general de la economía buscando mejorar las condiciones sociales de la población. (...)

*(...) Para efectos de cumplir con los objetivos y fines del Sistema General de Regalías, créanse los Fondos de Ciencia, Tecnología e Innovación; de Desarrollo Regional; de Compensación Regional; y de Ahorro y Estabilización. Los ingresos del Sistema General de Regalías se distribuirán así: **un porcentaje equivalente al 10% para el Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación**; un 10% para ahorro pensional territorial, y hasta un 30% para el Fondo de Ahorro y Estabilización. Los recursos restantes se distribuirán en un porcentaje equivalente al 20% para las asignaciones directas de que trata el inciso 2o del presente artículo, y un 80% para los Fondos de Compensación Regional, y de Desarrollo Regional. Del total de los recursos destinados a estos dos últimos Fondos, se destinará un porcentaje equivalente al 60% para el Fondo de Compensación Regional y un 40% para el Fondo de Desarrollo Regional”.*

Hay que anotar que con la **Ley 29 de 1990**, “Por la cual se dictan disposiciones para el fomento de la investigación científica y el desarrollo tecnológico” se señalado varias disposiciones importantes para el Estado Colombiano:

“Artículo 1º. Corresponde al Estado promover y orientar el adelanto científico y tecnológico y, por lo mismo, está obligado a incorporar la ciencia y la tecnología a los planes y programas de desarrollo económico y social del país y a formular planes de ciencia y tecnología tanto para el mediano como para el largo plazo. Así mismo, deberá establecer los mecanismos de relación entre sus actividades de desarrollo científico y tecnológico y las que, en los mismos campos, adelanten la universidad, la comunidad científica y el sector privado colombianos.”

Artículo 2º. La acción del Estado en esta materia se dirigirá a crear condiciones favorables para la generación de conocimiento científico y tecnología nacionales; a estimular la capacidad innovadora del sector productivo; a orientar la importación selectiva de tecnología aplicable a la producción nacional; a fortalecer los servicios de apoyo a la investigación científica y al desarrollo tecnológico; a organizar un sistema nacional de información científica y tecnológica; a consolidar el sistema institucional respectivo y, en general, a dar incentivos a la creatividad, aprovechando sus producciones en el mejoramiento de la vida y la cultura del pueblo.

Un hecho importante fue la **Ley 1286 de 2009** que transforma a Colciencias en Departamento Administrativo, se fortalece el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia y se dictan otras disposiciones, planteó diversos propósitos en las políticas públicas en materia de estímulo y fomento de la ciencia, la tecnología y la innovación



Con la **Ley 1753 de 2015**, Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, el Estado ha dado un impulso para promover una estrategia de creación de Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación,

ARTÍCULO 12. PARQUES CIENTÍFICOS, TECNOLÓGICOS Y DE INNOVACIÓN (PCTI). Con el propósito de promover la transferencia de conocimiento, la transferencia y comercialización de tecnología, y el establecimiento de vínculos de colaboración entre los diversos actores del Sistema Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación, entre otros, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, Colciencias, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y el Departamento Nacional de Planeación, desarrollarán una estrategia para la promoción de Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación (PCTI) en el territorio colombiano, entendidos como zonas geográficas especiales destinadas a promover la innovación basada en el conocimiento científico y tecnológico y a contribuir a la productividad empresarial y la competitividad regional. Igualmente definirán los mecanismos para atraer personal altamente calificado e inversión pública y privada, así como los criterios para estructurar los PCTI en el marco del Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación del Sistema General de Regalías.

Para el efecto, Colciencias determinará los requisitos y las condiciones que deben cumplir las organizaciones especializadas encargadas de administrar los PCTI.

PARÁGRAFO. En los procesos de revisión y ajuste de los planes de ordenamiento territorial se podrán determinar los terrenos destinados a la localización de Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación (PCTI) en suelo urbano, de expansión urbana y rural.

Artículo 186. Comisiones Regionales de Competitividad. Intégrese el Sistema de Competitividad e Innovación con el Sistema de Ciencia, Tecnología e Innovación para consolidar un único Sistema de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación.

En el marco de ese Sistema, las distintas instancias departamentales que promueven agendas de competitividad, productividad, ciencia, tecnología e innovación, tales como los Consejos Departamentales de Ciencia, Tecnología e Innovación (CODECTI), Comités Universidad-Empresa-Estado, Comités de Biodiversidad, Redes Regionales de Emprendimiento, Consejos Regionales de PYME, Consejos Ambientales Regionales, Comités de Seguimiento a los Convenios de Competitividad y las demás que sean promovidas por el Gobierno Nacional, deberán integrarse a las Comisiones Regionales de Competitividad en cada departamento, con el propósito de articular sus agendas de trabajo. Corresponderá a cada Comisión Regional de Competitividad ajustar su estructura de manera que garantice la participación de estas instancias. Las Comisiones serán la única instancia de interlocución con el Gobierno Nacional para la implementación de la Agenda Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación. El Gobierno Nacional reglamentará la organización, articulación y funcionamiento de ese Sistema.



Artículo 195. “Planes regionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Min TIC) incluirán programas regionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), en coordinación con Colciencias y otras entidades del Estado. Dichos planes estarán alineados con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo...”⁴⁷

Otro elemento de la política pública nacional es el **CONPES 3834 del 2 de Julio de 2015**, “Lineamientos de política para estimular la inversión privada en ciencia, tecnología e innovación a través de deducciones tributarias”, señala que quienes inviertan en esta para promover este tema reciben el 175% de descuentos sobre la renta máximo sobre el 40% de renta líquida. Este documento también establece que se realizará un piloto donde se seleccionarán 3 PCTi para que las empresas allí ubicadas puedan beneficiarse de la calificación automática de proyectos de I+D+i y así ser elegibles automáticamente para las deducciones tributarias mencionadas

Con base al Plan de Desarrollo y al CONPES, para mejorar la productividad y competitividad, el Distrito debe generar un instrumento de ejecución de política pública que es importante aprovechar y que ésta no quede desvaída y lejana como las “inaccesibles voces los de sueños”, parafraseando al maestro Piero Calamandrei.

A nivel distrital existe un antecedente como lo es el Acuerdo 146 de 2005, “Por el cual se conforma la Comisión Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación”, según el Acuerdo las funciones de la Comisión serán las siguientes:

- 1. Promover ante el Gobierno Distrital estrategias para incorporar la ciencia y la tecnología en los planes de educación, desarrollo económico, social y cultural, buscando estimular la capacidad innovadora de los sectores educativo y productivo, así como de las entidades Distritales encargadas del manejo ambiental, la salud y los servicios públicos, procurando la adaptación de las políticas nacionales a las condiciones y necesidades del Distrito.*
- 2. Asesorar al Distrito Capital en la formulación de políticas, programas y proyectos de ciencia, tecnología e innovación y disponer las medidas indispensables para su cumplimiento, seguimiento y evaluación. Así mismo, diseñar los mecanismos e instrumentos de interacción entre los actores públicos y privados vinculados con su ejecución.*
- 3. Promover la satisfacción de las necesidades sociales y productivas, mediante la apropiación social de la ciencia y la tecnología, la adquisición del conocimiento y la construcción de una cultura que fomente la innovación y la creatividad que permita al sector productivo, especialmente a las cadenas y conglomerados empresariales dinámicos y relevantes, insertarse pro-activamente en los mercados nacionales e internacionales, estimulando el desarrollo económico, social y ambiental del Distrito Capital.*

⁴⁷ Ver: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1753_2015.html



4. *Asesorar en el fortalecimiento y modernización de la infraestructura científica y tecnológica del Distrito Capital, mediante la definición de políticas claras y sostenibles que hagan posible la estructuración de un proyecto social en ciencia, tecnología e innovación para la ciudad.*

5. *Apoyar la socialización de una cultura científico-tecnológica e innovativa en el Distrito Capital, mediante la apropiación social del conocimiento, con el fin de acercar la investigación científica y la innovación tecnológica a la solución de problemas reales específicos de los habitantes de Bogotá.*

6. *Participar en el Grupo de Gestión de Ciencia, Tecnología e Innovación del Consejo Regional de Competitividad para Bogotá y Cundinamarca, con miras a articular los procesos, políticas, estrategias y planes en ciencia, tecnología e innovación del Distrito con los de la región.*

7. *Participar en los espacios de integración de políticas y planes de corto, mediano y largo plazo, en los que participen entidades nacionales, regionales y locales para el desarrollo científico, tecnológico e innovativo”.*

a. Resolución de 374 de 2018 – Colciencias

El pasado 23 de abril de 2018, Colciencias expidió la Resolución 374 de 2018 “Por la cual se adoptan los lineamientos generales para el establecimiento de parques científicos, tecnológicos y de innovación (PCTI) en Colombia.

Estos lineamientos ofrecen una guía que permita a los gestores de este tipo de organizaciones identificar con claridad los recursos y capacidades necesarias para alcanzar su desarrollo exitoso. Lineamientos que son resultado de un trabajo realizado durante los años 2015-2018, coordinado por Colciencias y apoyado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Dicha resolución promueve varios lineamientos, que son recogidos por este proyecto de acuerdo, para alinearlos a la apuesta y agenda que ha propuesto Colciencias.



Cuadro: Apartes del Capítulo 6. Definición de la Estrategia PCTI

El PCTI desarrollará tecnologías clave mediante proyectos regionales de investigación y desarrollo que promuevan las industrias y apuestas productivas regionales priorizados a ese nivel territorial. Para ello deberá desarrollar un mapa tecnológico para que con base en sus resultados se desarrollen los proyectos de CTI de corto, mediano y largo plazo, requeridos para el desarrollo de dichas industrias estratégicas.

Los PCTI deberán constituirse como las plataformas que habilitarán la interacción coordinada de los agentes de innovación regionales de manera que sus actividades produzcan resultados tangibles teniendo en cuenta el desarrollo regional. Para ello, es necesario que los PCTI:

De otro lado, los PCTI deberán diseñar y realizar proyectos conjuntos entre la universidad y la industria, basados en las apuestas regionales, lo cual se traducirá en la mejora de la capacidad en términos de I+D+i de las universidades e industrias locales. En ese contexto, resulta deseable la existencia de una unidad especial al interior del Parque que contribuya a la administración del sistema integrado de gestión de proyectos regionales de investigación y desarrollo, que lleve a cabo estudios sobre el estado actual de la I+D+i regional, incluyendo análisis estadísticos y evaluación y gestión de proyectos regionales de I+D+i.

Los PCTI deberán buscar y consolidar alianzas con centros de I+D internacionales y universidades extranjeras, además de trabajar en la atracción de centros y empresas extranjeras para su instalación en el PCTI o en las cercanías considerando la importancia que dichos actores pueden desempeñar como soporte al desarrollo de las industrias estratégicas regionales.

Se espera que los PCTI lleven a cabo la función de incubación de empresas basadas en el conocimiento y que además atiendan la demanda por innovación de empresas existentes. En desarrollo de dicha función, los PCTI proveerán apoyo en áreas como: acompañamiento y aceleración empresarial, financiación, propiedad intelectual, reclutamiento, acceso a instalaciones físicas y asesoramiento jurídico necesario para que los emprendedores con potencial tengan opción de desarrollo y crecimiento.

Fuente: Resolución Colciencias.

b. Plan de Desarrollo Bogotá Mejor Para Todos.

El Plan De Desarrollo aprobado recientemente incorporó dos aspectos sobre los PCT y la creación de un Fondo Cuenta para la Innovación, así:



Artículo 68. Asociación para Actividades Científicas y Tecnológicas.

Facúltese al Alcalde Mayor de Bogotá por el término de seis (6) meses, contados a partir de la sanción del presente Acuerdo, para que el Distrito y sus entidades descentralizadas, en los términos de las disposiciones legales vigentes, se asocien con otras entidades públicas o con particulares con el fin de adelantar actividades científicas y tecnológicas, proyectos de investigación y de creación o implementación de tecnologías, con los siguientes propósitos:

- a) *Adelantar proyectos de investigación científica.*
- b) *Apoyar la creación, el fomento, el desarrollo y el financiamiento de empresas que incorporen innovaciones científica o tecnológicas aplicables a la producción nacional, al aprovechamiento de los recursos naturales y el manejo del medio ambiente o al control de riesgos para la salud.*
- c) *Organizar centros científicos y tecnológicos, parques tecnológicos, e incubadoras de empresas.*
- d) *Formar y capacitar recursos humanos para el avance y la gestión de la ciencia y la tecnología.*
- e) *Establecer redes de información científica y tecnológica.*
- f) *Negociar o asesorar la negociación para la aplicación y adaptación de tecnologías nacionales y extranjeras.*
- g) *Prestar servicios que requieran alto énfasis en conocimiento o tecnología.*

.... Artículo 106. Créase el Fondo Cuenta Distrital de Innovación, Tecnología e Industrias Creativas, el cual es un Fondo Cuenta administrado como una cuenta especial sin personería jurídica. Su administración estará a cargo del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., quien definirá la entidad a la cual será asignada.

El objeto del Fondo Cuenta es promover el desarrollo de la innovación, nuevas tecnologías e industrias creativas en la ciudad a través de la administración, recaudo y canalización de recursos para efectuar gastos e inversiones para la adquisición de bienes, servicios y la construcción de obras de infraestructura para el cumplimiento de su objeto. Para el desarrollo de sus actividades se articulará con las redes de innovación y conocimiento públicas, privadas y académicas de la ciudad.

Se autoriza al Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. para realizar aportes al Fondo Cuenta Distrital de Innovación, Tecnología e Industrias Creativas, como "Capital Semilla", sin perjuicio de la posibilidad que el Distrito Capital o sus entidades descentralizadas realicen aportes posteriores, de conformidad con lo dispuesto en las normas presupuestales aplicables.

Los recursos del Fondo Cuenta provendrán del aporte inicial denominado "Capital Semilla, condicionado a la obtención de ingresos producto de la enajenación de activos que gestione la Administración Distrital, así como a los rendimientos, y los demás fuentes autorizadas por la ley. El Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. adoptará las medidas reglamentarias necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento del Fondo Cuenta y el cabal cumplimiento de sus objetivos. Ahora bien, el tema de parques científicos y



tecnológicos fortalecería las acciones que permitan al distrito cumplir adecuadamente las funciones que están dentro de la Comisión Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación".
(Énfasis fuera de texto original)

c. Competencia del Concejo de Bogotá.

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

Cabe señalar que por primera vez que se presenta al cabildo un proyecto que fomente la creación de Parques Tecnológicos; no obstante, el tema de Innovación Tecnológica es un tema que ha sido de interés de esta corporación fortalecer durante las últimas administraciones distritales:

2008-2011	
P.A. 540 de 2008: Autor: Rafael Alberto Escrucería (Bancada PIN)	"Por medio del cual se establecen los lineamientos generales de la política pública de productividad, competitividad y Desarrollo Económico en Bogotá D.C."
P.A. 301 de 2010: Autor: Edgar Alfonso Torrado	"Por medio del cual se crea el programa -"Clusters"-Bogotá ventaja competitiva"
2012-2015	
P.A. 334 de 2014: Autor: Miguel Uribe Turbay	"Por el cual se establecen los lineamientos de Política Pública de Innovación Tecnológica y se configura el Sistema Distrital de Innovación y Competitividad"
P.A. 056 de 2015. Autor: Marco Fidel Ramírez	"Por el cual se incluye el indicador de número de patentes en la información pública del distrito como referente del avance en materia de ciencia, tecnología, investigación, desarrollo e innovación"
2016-2017	
P.A. 189 de 2016 P.A. 034 de 2017. Autor: Marco Fidel Ramírez	Por el cual se crea el Instituto Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación
P.A. 220 de 2016. P.A. 102 de 2017. P.A. 252 de 2017. Autor: José David Castellanos (Bancada Cambio Radical)	"Por el cual se insta al gobierno Distrital a formular la política pública distrital de Innovación, Ciencia y Tecnología del Distrito Capital, se crea Centro Distrital de Innovación, Ciencia y Tecnología y se dictan otras disposiciones"

Es por ello que se necesita brindar un impulso normativo distrital que permita que este tipo de proyectos puedan desarrollarse exitosamente donde los actores involucrados, distritales, empresariales y académicos cuenten con la suficiente seguridad jurídica que sus proyectos



van a ser priorizados en la agenda pública de la ciudad y gozar de una sostenibilidad en el largo plazo.

c. Impacto fiscal.

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

En cumplimiento de la norma señalada, conviene enfatizar que la presente iniciativa no tendría impacto fiscal ni afecta sobre el Marco Fiscal de Mediano Plazo, por cuanto lo que busca es contar con lineamientos de política para promover la creación de parques científicos y tecnológicos, que en caso de generar gastos atribuibles al presupuesto distrital.

Adicional a ello es importante precisar que el **Acuerdo 27 (30 de abril de 2015) de la Comisión Rectora del Sistema General de Regalías** en el artículo 6 numeral 2 se presentan los requisitos para financiar Parques Científicos y Tecnológicos por el Fondo.

La **Resolución 590 de 2016**, estableció como criterios para priorización de proyectos a ser financiados con recursos del Fondo de Desarrollo Regional del Sistema General de Regalías asignados a Bogotá D.C, los siguientes:⁴⁸

1. Concordancia con el Plan Distrital de Desarrollo, con una ponderación del 40%;
2. Concordancia con la priorización de sectores de inversión ante el Órgano Colegiado de Administración y Decisión — OCAD, con una ponderación del 20%;
3. Impacto regional, con una ponderación del 20%;
4. Concordancia con el Sistema de Evaluación por Puntajes o el instrumento que lo modifique o reemplace, con una ponderación del 20%.

Cordialmente, Honorables Concejales, Bancada Cambio Radical e Integrantes de la Bancada de la Competitividad.

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.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

⁴⁸ Aspectos tomados de la Resolución 590 de 2016, Consultado en: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionEnLinea/Notificaciones/resoluciones/Resolucion_590_regalias.PDF



CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS ROBERTO HINESTROSA REY JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.

ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO
Concejal de Bogotá D.C.

NELLY PATRICIA MOSQUERA MURCÍA
Concejal de Bogotá D.C.

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE DANIEL PALACIOS MARTINEZ DIEGO DEVIA TORRES
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO SANTIESTEBAN MILLAN ANDRES FORERO MOLINA NELSON CUBIDES SALAZAR
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.

GLORIA ELSY DIAZ MARTÍNEZ
Concejal de Bogotá D.C.

CELIO NIEVES HERRERA
Concejal de Bogotá D.C.

MARÍA CLARA NAME RAMIREZ LUCÍA BASTIDAS UBATE RICARDO CORREA MOJICA
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.

DAVID BALLEEN HERNANDEZ *Original no firmado*
Concejal de Bogotá D.C. OLGA VICTORIA RUBIO CORTES EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.

GERMAN GARCÍA MAYA MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA LUZ MARINA GORDILLO SALINAS
Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C. Concejal de Bogotá D.C.



PROYECTO DE ACUERDO N° 344 DE 2018**PRIMER DEBATE**

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA CREACIÓN DE PARQUES CIENTÍFICOS, TECNOLÓGICOS Y DE INNOVACIÓN 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. La administración distrital promoverá la creación de los Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación en Bogotá D.C.- PCTI y establecerá las condiciones para su implementación.

Artículo 2. La creación de los Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación en Bogotá D.C tienen como mínimo los siguientes propósitos:

- a. Ejecutar proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación, que contribuyan a mejorar los niveles de productividad, competitividad e innovación de la ciudad.
- b. Permitir la interacción coordinada entre los actores distritales de innovación, promoviendo resultados medibles para el desarrollo económico de la ciudad.
- c. Impulsar la transferencia de conocimiento en correspondencia con los programas y proyectos que la administración distrital requieran en esta materia.
- d. Servir de incubación de empresas basadas en el conocimiento y apoyar la demanda por innovación de empresas existentes.
- e. Las demás que propongan los actores nacionales y distritales en materia de competitividad y por Colciencias, como entidad rectora del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Artículo 3. Para la implementación de los Parques Científicos, Tecnológicos y de Innovación, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico diseñará una estrategia que dé cumplimiento a los siguientes lineamientos:

- a. Definir los criterios generales para la creación, localización y uso de los PCTI.



- b. Generar la ruta de competitividad, especialización inteligente e innovación que priorice los sectores productivos que deben beneficiarse por la creación del PCTI.
- c. Promocionar la participación de empresas y organizaciones distritales vinculadas con la ciencia la tecnología y la innovación.
- d. Facilitar la confluencia de instituciones de educación superior, empresas, centros de investigación, desarrollo e innovación, centros de entrenamiento, centro de servicios profesionales, incubadoras de empresas, entre otros.
- e. Vincularse como aliado estratégico de los PCTI y hacer recomendaciones en materia de productividad, competitividad e innovación.
- f. Apoyar y facilitar la generación de informes que preserve los resultados e impactos de los Parques CTIB.

Artículo 4. Cada Parque CTI contará con su respectivo Plan Maestro que presente la hoja de ruta detallada a implementar en pro de su autosostenibilidad

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE



PROYECTO DE ACUERDO N° 345 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 del 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

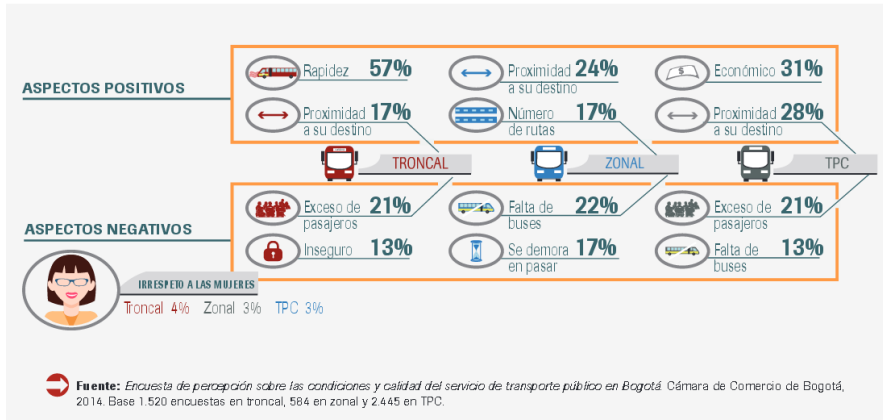
El Plan Maestro de Movilidad, establece como uno de los ejes fundamentales para la movilidad de la ciudad, el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, "(...) **el cual tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación 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:

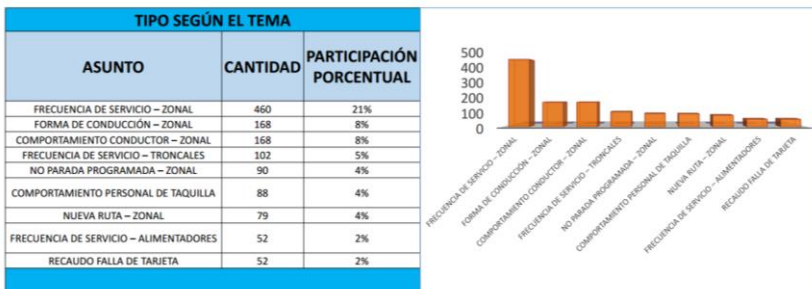


Gráfica 24. Aspectos positivos y negativos del transporte público



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 Magna⁴⁹

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?⁵⁰, 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)

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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 capitalinos, 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 Secretaría 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 Garcés 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 Jerusalen	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

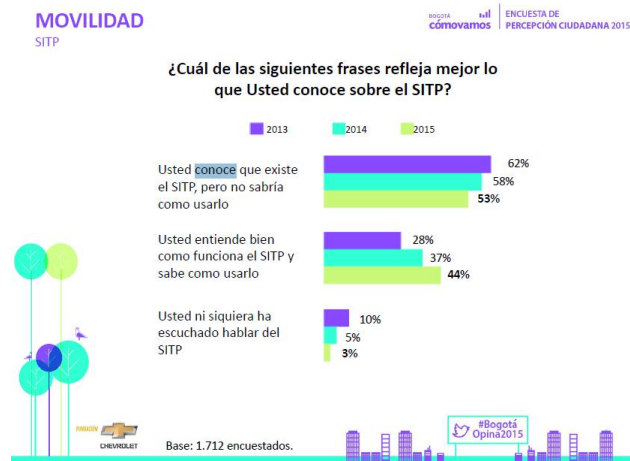
- **@SnowdenLeaks 22 feb.**

@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 ciudadana⁵¹ 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***

⁵¹ Bogotá cómo vamos, Encuesta de Percepción ciudadana 2015 Bogotá, p. 38

conocimiento del sistema por parte de los usuarios contribuye a una operación eficiente.⁵²

- *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***⁵³.
- ***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 paraderos*⁵⁴

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*

⁵² Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.25

⁵³ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29

⁵⁴ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29



información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

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 1º, del artículo 5º: **“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 5º: **“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.**

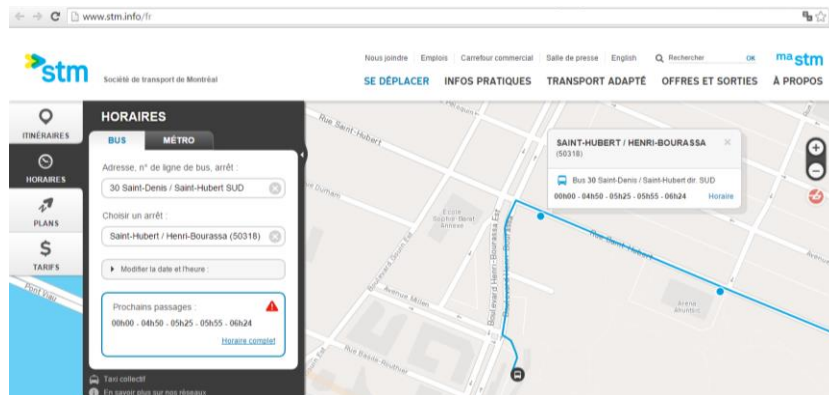
De las normas expuestas podemos concluir que en el caso específico del sistema integrado de transporte público (SITP), resulta imperativo implementar herramientas, que realmente suplan la demanda de los usuarios en materia de TIC’s, especialmente lo que respecta a los siguientes:



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 usuarios⁵⁵.**

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**

⁵⁵ Universidad de los Andes ¿Cómo mejorar la movilidad de los Bogotanos 2016-2020?, septiembre 2015 Bogotá, p.29

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.⁵⁶ 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

⁵⁶ 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



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).

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.

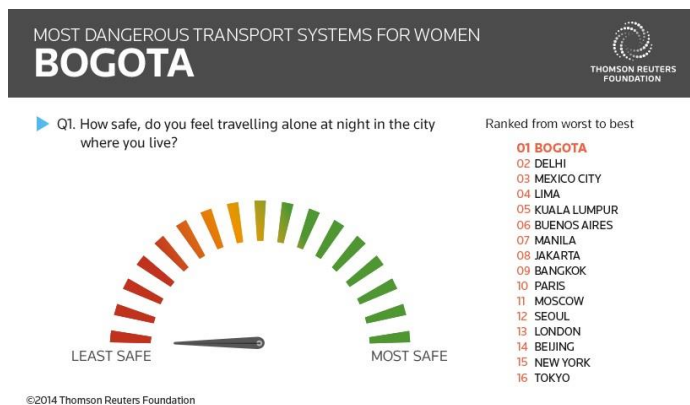
Adicional a lo anterior, el diseño de dicha aplicación móvil, que además éste conectada al centro regulador de urgencias, Policía de Transmilenio o Policía metropolitana según sea en caso, permitiría a los usuarios denunciar en tiempo real situaciones que alteren el normal funcionamiento del sistema 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:



MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN BOGOTA



- ▶ Q6. Safe public transport is available in the city where I live.
Agree or disagree.

Ranked from worst to best

- 01 **BOGOTA**
- 02 LIMA
- 03 MEXICO CITY
- 04 BUENOS AIRES
- 05 BANGKOK
- 06 DELHI
- 07 JAKARTA
- 08 KUALA LUMPUR
- 09 LONDON
- 10 PARIS
- 11 MANILA
- 12 SEOUL
- 13 MOSCOW
- 14 BEIJING
- 15 TOKYO
- 16 NEW YORK



©2014 Thomson Reuters Foundation

(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:



113 - Direction est			En vigueur du 4 janvier au 20 mars 2016		
Lundi au vendredi			PARCOURS 113 - Direction est		
60875	56788	57067	Arrêt*		
Terminus Laffeur / Newman	Clément / Laffeur	Jean-Brillon / Marie-Claire	Intersection de l'arrêt		
045 45 59	53	00 14 29 45	Laffeur / Wanklyn	✓	57055
055 11 30 46	07 22 38 54	02 17 31 48	Laffeur / Wanklyn	✓	56778
065 01 15 30 45 *	09 23 38 54	02 17 31 48	Jean-Milot / Laffeur	✓	56784
075 11 31 41 50 58	11 30 40 50 59	03 18 39 49 59	Jean-Milot / Louis-Fortier	✓	56784
085 13 30 45	07 21 38 53	08 16 30 47	Bergevin / des Oubats	✓	56781
095 00 15 30 42 54	08 23 38 50	07 17 32 47 59	Bergevin / No 318	✓	56733
105 05 16 28 46 52	07 15 24 36 48	11 21 34 44 56	Bergevin / Jean-Milot	✓	56755
115 05 16 27 39 51	00 13 24 35 47 59	08 21 32 43 55	Bergevin / No 411	✓	57066
125 03 15 26 37 48 59	11 23 34 45 56	07 19 31 42 53	Bergevin / Clément	✓	56757
135 10 22 33 43 53	07 18 30 41 51	04 15 26 36 46	Clément / Louis-Fortier	✓	56776
145 03 12 20 28 36 44 *	02 12 21 29 37 45 53	00 10 20 29 37 45 53	Clément / Laffeur	✓	56788
155 05 14 20 28 36 44 *	11 14 24 40 58	01 11 15 24 34 50	Clément / d'Amour	✓	56799
165 10 24 30 40	20 30 40	03 30 54	Clément / Trudeau	✓	56810
175 03 32 59	12 41	22 49	Trudeau / Jean-Milot	✓	56803
185 26 56	08 35	16 43	Newman / N°6 Boulevard	✓	56817
195 25 54	04 33	12 41	Newman / Dollard	✓	56834
205 23 53	02 31	10 39	Dollard / Gloria	✓	56832
215 24 56	01 32	09 40	Dollard / Régane	✓	56844
225 21 59	04 36	10 42	Dollard / Chartrand	✓	57195
235 30	07 38	13 44	Dollard / Sagunay	✓	56873
245 00 38	08 37	14 43	Jean-Brillon / Marie-Claire	✓	57067
015 00	07	13	Jean-Brillon / Rancourt	✓	56888

Horaire 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.

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 empoderamiento⁵⁷ de la ciudadanía sobre nuestro sistema integrado de transporte 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

⁵⁷ 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 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”



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.

- **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.

Artículo 6°.- Por actividad transportadora se entiende un 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.

Artículo 10.- Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Parágrafo .- La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 22.- Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo

- **Decreto Nacional 171 de 2001 “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”**

Artículo 3o. Actividad transportadora. De conformidad con el artículo 6o. de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un 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.

- **DECRETO 1079 DE 2015 (mayo 26) “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”**

Artículo 2.2.1.1. Definiciones para el transporte terrestre automotor. Para la interpretación y aplicación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

*** 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.**

*** Demanda insatisfecha de transporte: es el número de pasajeros que no cuentan con servicio de transporte para satisfacer sus necesidades de**



movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada.

**** Determinación del número de habitantes: se establece teniendo en cuenta el último censo de población adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE.***

**** Edad del equipo automotor: es el cálculo resultante de la diferencia entre el año que sirve de base para la evaluación, estudio o análisis y el año del modelo del vehículo.***

**** Edad del parque automotor: es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.***

**** Frecuencia de despacho: es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo.***

**** Oferta de transporte: es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.***

**** Paz y salvo: es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.***

**** Plan de rodamiento: es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.***

**** Sistema de rutas: es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.***

**** SMMLV: salario mínimo mensual legal vigente.***

**** Tarifa: es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte.***

**** Tiempo de recorrido: es el que emplea un vehículo en recorrer una ruta entre el origen y destino, incluyendo los tiempos de parada.***

**** Variante: es la desviación por la construcción de un nuevo tramo de vía que evita el ingreso al casco urbano de un municipio.***

(Decretos 170, 171, 172, 173 y 175 de 2001, artículo 7 y Decreto 348 de 2015, artículo 5).



Artículo 2.2.1.1.9.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima fijada de su propiedad y/o de sus socios. En ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios.

En aquellas ciudades donde se encuentre suspendido el ingreso de vehículos por incremento el cumplimiento del requisito únicamente se exigirá una vez se modifique dicha política y se adjudiquen nuevos servicios.

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

Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios.

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

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



con trol del tráfico y el transporte público; as/como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, articulación y el recaudo del sistema

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.

(..)

10. **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
6	Enero – 2018	035	Diego Andrés Molano Aponte	Hollman Felipe Morris Rincón Julio César Acosta Acosta	Positivas



7	Abril -2018	189		David Ballén Hernández Jairo Cardozo Salazar	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 las acciones previstas en el presente proyecto de acuerdo, **se encuentran contemplados misionalmente** por la Secretaría de Seguridad, la Secretaría 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° 345 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 Secretaría 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

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, En acompañamiento del Instituto Distrital de la Participación y la Acción Comunal - IDPAC 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 capital público por acciones 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 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.
3. Participar con voz en los estudios técnicos previos a los reajustes tarifarios.
4. 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.



5. 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.
6. Ser invitado permanente del Comité Sectorial de Movilidad.
7. 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.
8. Los voceros de cada localidad, en conjunto con los Centros locales de Movilidad, de la Secretaría Distrital de Movilidad **y la Sub gerencia de comunicaciones y Atención al Usuario a través del área de gestión social de TRANSMILENIO S.A** 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.

El Distrito Capital de manera gradual implementará en los paraderos, estaciones y portales, mecanismos de 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 Reportes a través de aplicaciones móviles:** La Alta Consejería Distrital de Tecnologías de Información y Comunicaciones TIC de la Alcaldía Mayor de Bogotá, La Secretaria General de la Alcaldía Mayor y Transmilenio S.A., adelantaran las acciones pertinente para implementar un

Comentado [U1]: Como ya se dijo, la asignación de funciones a la Oficina de Alta Consejería Distrital de TIC es de iniciativa del Alcalde Mayor de Bogotá. En este sentido, no se considera jurídicamente viable el artículo 6 del Proyecto de Acuerdo propuesto



aplicativo que permita tramitar peticiones, quejas, reclamos 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 reportes entre otras de:

- a) Hurtos.
- b) Delitos contra la moralidad pública.
- c) Ingreso irregular a las estaciones y demás componentes del sistema.
- 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

