



# ANALES DEL CONCEJO

## DE BOGOTÁ, D.C.

### PROYECTOS DE ACUERDO

**AÑO I N°. 2806 DIRECTOR: DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO. SEPT. 17 DEL AÑO 2018**

#### TABLA DE CONTENIDO

**Pág.**

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 420 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN Y DEFINICIÓN DE LA MARCA CIUDAD “BOGOTÁ” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7699
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 421 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA INSTALACIÓN DE UN AVISO DE CONTEO REGRESIVO EN LAS VALLAS INFORMATIVAS DE EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ, D.C.”.....	7728
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 422 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROMOCIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y DEMÁS TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES DIRECTAS DE MATERIAL PARTICULADO EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7739
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 423 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 51 DE 2001 “POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS PARA LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LA MUJER EN ESTADO DE EMBARAZO Y LOS ADULTOS MAYORES EN LAS ENTIDADES DISTRIALES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS; SE CREA LA VENTANILLA ÚNICA PREFERENCIAL PARA LA ATENCIÓN AL ADULTO MAYOR EN LAS ENTIDADES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7782
<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 424 DE 2018 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE A LA VIDA, OBRA Y MEMORIA DE JAVIER DE NICOLÓ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7792

#### PROYECTO DE ACUERDO N° 420 DE 2018

#### PRIMER DEBATE

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

#### **I. OBJETO DEL PROYECTO**

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



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

## II. COMPETENCIA DEL CONCEJO

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

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

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

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

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

## III. ANTECEDENTES

No. de Proyecto de Acuerdo	Título	Autores	Año	Trámite
259	<b>POR EL CUAL SE ADOPTA LA MARCA CIUDAD DENOMINADA "BOGOTA: 2600 METROS MÁS CERCA DE LAS ESTRELLAS" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</b>	Lariza Pizano Rojas, Ángela Benedetti, Carlos Vicente De Roux Rengifo, Jairo Rodríguez Valderrama, Omar Mejía Báez, Hipólito Moreno Gutiérrez, María Susana González Roncancio, Gilma Jiménez Gómez, José Fernando Rojas Rodríguez, Guillermo Cortes Castro, Hugo Patiño Vásquez, Carlos Alberto Baena López, María Angélica Tovar Rodríguez, Soledad Tamayo Tamayo, Severo Correa Valencia, Fernando López Gutiérrez, José Abel Valoyes Chaverra, Cristina Plazas Michelsen, Yamile Medina Medina, Bruno Albetto Díaz Obregón, Guillermo Villate Supelano, Orlando Santisteban Millán, María Clara Ramírez Ferro, Elvar Emel Rojas Castillo, Carlos Orlando Ferreira Pinzón, Darío Fernando Cepeda Peña, Álvaro Mejía Bravo.	2007	Archivado
049	<b>POR MEDIO DEL CUAL SE INSTITUYE LA "MARCA BOGOTÁ" PARA EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</b>	César Alfonso García Vargas, María Clara Name Ramírez, Diego Ramiro García Bejarano, Miguel Uribe Turbay.	2013	Archivado

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

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

		BALLEN HERNANDEZ, GLORIA STELLA DÍAZ, DORA LUCÍA BASTIDAS UBATE, JOSE DAVID CASTELLANOS, JULIO CESAR ACOSTA, GERMAN GARCÍA, CESAR ALFONSO GARCÍA VARGAS, DIEGO FERNANDO DEVIA, LUZ MARINA GORDILLO, NELSON CUBIDES.		
--	--	---	--	--

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

#### IV. SUSTENTO JURÍDICO

##### a. MARCO INTERNACIONAL

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

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

De los Requisitos para el Registro de Marcas

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

*Podrán constituir marcas, entre otros, los siguientes signos:*

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

(...)

#### TÍTULO VIII

##### DE LAS MARCAS COLECTIVAS

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

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

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

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

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

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

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

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

## b. MARCO CONSTITUCIONAL

- **ARTICULO 2°.** **Son fines esenciales del Estado:** servir a la comunidad, promover la prosperidad general y **garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución;** facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa **y cultural de la Nación;** defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. **(Negrilla fuera de texto)**
- **ARTICULO 70°.** **El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades,** por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. **(Negrilla fuera de texto)**

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

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

## c. MARCO LEGAL

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

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

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

(...)

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

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

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

**Artículo 584°. DE QUE SE PUEDE UTILIZAR COMO MARCA.** Podrán emplearse como marcas denominaciones arbitrarias o de fantasía, palabras de cualquier idioma, nombres propios, seudónimos, nombres geográficos, frases de propaganda, dibujos relieves, letras, cifras, etiquetas, envases, envolturas, emblemas, estampados, timbres, viñetas, sellos, orlas, bandas, las combinaciones o disposiciones de colores y cualquier otro signo que sea distintivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Tampoco podrán registrarse como marcas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3o. Reproducciones de la marca.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### d. NORMATIVIDAD DISTRITAL

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

- **PLAN DE DESARROLLO “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS”**

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

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

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

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

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

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

Los programas asociados a cada uno de los pilares están orientados a propiciar que se esperen alcanzar en la manera de vivir de los habitantes de Bogotá y a hacer un modelo de ciudad un medio para vivir bien y mejor<sup>1</sup>.

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

**El objetivo de este programa<sup>2</sup> le apuesta al turismo como alternativa para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible**, a través del fortalecimiento de la cadena de valor del sector, la innovación en la red de información, la recuperación de atractivos turísticos, **la promoción y el mercadeo estratégicos de ciudad, posicionándose como un destino reconocido en los mercados nacionales e internacionales frente a otros destinos turísticos del país y ciudades capitales del mundo, contribuyendo a elevar la confianza, el sentido de pertenencia, la calidad de vida y la felicidad de residentes y visitantes.**

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

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

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

(...)

<sup>1</sup> Proyecto de Acuerdo Plan Distrital de Desarrollo, 2016-2020. Introducción. Pág. 26

<sup>2</sup> Concejo de Bogotá. Acuerdo 645 de 2016, Artículo 50

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO. II

### MERCADEO Y PROMOCIÓN

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

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

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

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

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

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

(...)

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

## V. ESTADO DEL ARTE

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

Los orígenes del City Branding se podrían remontar al Siglo XIX, con el Boosterism<sup>3</sup> de América del Norte y las exposiciones universales. Esta práctica fue aplicada en diversas esferas hasta llegar a los lugares. No obstante, las características básicas del city branding, tal como lo indica el profesor Sutton, citando a Hankinson y Kavaratzis, surgen relativamente de la identificación de la ciudad, desde diversos puntos de vista.

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

### a. Definiciones

- Qué es marca ciudad
- Qué es marca de gobierno

### b. ¿Por qué es más importante posicionar la marca ciudad que la marca de gobierno?

### c. Génesis de la marca ciudad en Bogotá

### d. La Gobernanza de la Marca

### e. Cómo se comportan las marcas ciudades en otras partes del mundo.

#### a. ¿Qué es una marca ciudad?

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

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

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

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

Tony Puig, considerado el gurú de “marca ciudad”, señala 5 pasos para el desarrollo de la marca: 1) una urbe primero se posiciona entre los ciudadanos; 2) se convierte en una ciudad en la que quisieran vivir otros, más

<sup>3</sup> Bosterism refiere a la promoción de los pueblos, especialmente en Norteamérica en siglo XIX, para atraer inversiones y habitantes.

allá de sus límites; 3) lo anterior traerá inmigración y movilidad demográfica para asegurar ciertas condiciones económicas primarias; 4) luego aparecerán inversionistas con la disposición para capitalizar lo existente y finalmente; 5) si la ciudad tiene un encanto especial, se convertirá en destino turístico.

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

#### **b. ¿Qué es una marca de gobierno?**

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

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

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

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

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

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

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



ser una herramienta que permite defender los intereses de la ciudad, así como de sus diferentes públicos objetivo, en las relaciones políticas, sociales y económicas que puedan darse”.

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

#### **d. Génesis de la marca ciudad de Bogotá**

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

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

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

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

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

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

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



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

#### Tabla cambios de la marca.




 <p>Antes</p>	 <p>Después</p>	
--	--	--

Tabla 2. Fuente: Elaboración Propia

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

#### e. La gobernanza de la marca

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

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

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

El método utilizado fue analizar, en primer lugar, sus “activos”, es decir las atracciones, clima, seguridad, prosperidad económica e infraestructura (transporte); en segundo lugar, medir su “presencia” en redes sociales, es decir el número de “likes” y menciones que se realizan de cada ciudad en Facebook y Twitter. <sup>4</sup>

<sup>4</sup> The world cities with the most powerful brands - get the data. 6 de mayo de 2014. Recuperado de: <https://www.theguardian.com/cities/datablog/2014/may/06/world-cities-most-powerful-brands-get-the-data>



A continuación el listado de las 30

ciudades mejor posicionadas como marca:

DISCOVER  
*Los Angeles*

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

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

### Descripción de algunas marcas:

#### 1. Los Ángeles:

Por qué es reconocida:

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

- Uno de sus principales atractivos es Beverly Hills.

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

## 2. Nueva York



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

Por qué es reconocida:

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

## 3. Londres



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

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

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

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

Por qué es reconocida:

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

#### 4. París

# PARIS

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

Por qué es conocida:

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

## 5. Hong Kong



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

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

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

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

## 6. Singapur



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

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

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

## 7. Bangkok



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

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

## 8. Berlín



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

### Referentes latinoamericanos:

## 9. Medellín



En septiembre de 2015 se presentó “Actitud Medellín”, la nueva marca ciudad, la cual fue presentada en la inauguración de la Organización Mundial de Turismo, “esa actitud amable, esa sonrisa con la que el colombiano recibe al visitante extranjero, es una potencialidad que hay que seguir, manteniendo, acrecentando y consolidando como uno de los activos turísticos de nuestro país y de nuestra ciudad” expresó el Alcalde de Medellín.

Pocos saben que Medellín tiene un museo al aire libre con 23 esculturas monumentales; un acuario que es uno de los más grandes en número de especies de agua dulce en América Latina; que cuenta con 1.700 metros cuadrados de bosques de niebla, fauna y naturaleza, y sumado a esos diferenciales Medellín tiene zonas de compras especializadas, un sistema integrado de transporte con Metro, Metrocable, Metroplús y Tranvía, un distrito tecnológico que los acerca cada vez más a ser la capital de América Latina de la innovación al 2021 y una gastronomía y una cultura sillettera única, que queda en la mente de todos quienes los visitan”.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Citybranding: Medellín Presenta Su Nueva Iniciativa De Marca Ciudad. 16 de Septiembre de 2015. <http://www.revistapym.com.co/noticias/citybranding/citybranding-medell-n-presenta-su-nueva-iniciativa-marca-ciudad>

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

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

## 10. Ciudad de México



El actual Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, solicitó en 2013 al Fondo Mixto de Promoción Turística del Distrito Federal (FMPT) construir una marca que le otorgara a esta ciudad el reconocimiento, la identidad y un alto nivel de diferenciación entre el resto de las grandes urbes mundiales. Fue así como ese organismo de gobierno quedó encargado de manejar la marca de la Ciudad de México, en donde su función principal sería dar identidad y promoción a la capital del país mediante una estrategia a largo plazo. Gracias a que esta iniciativa se integró al Programa General de Desarrollo 2013-2018 implementado por el gobierno de la ciudad. De esta manera nace la marca que hoy es conocida como CDMX, misma que en la actualidad es reconocida no sólo de manera local y nacional, sino que también empieza a ser un referente en el mercado internacional.<sup>6</sup>

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

## VI. RAZONES DEL PROYECTO

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

La marca fue creada con ocasión de la suscripción del convenio 196 del 17 de diciembre de 2008 entre la CCB, Invest In Bogotá y el IDT, con la visión de conformar la estrategia de mercadeo de la ciudad, bajo tres temas

<sup>6</sup> <http://la.network/identidad/cultura/marca-ciudad-autentico-gracias-la-identidad/>

relevantes como lo son el posicionamiento de la marca como destino turístico, lugar de inversiones y articulaciones empresariales nacionales e internacionales.

En tal sentido<sup>7</sup>, se han destinado recursos importantes del presupuesto público para la estrategia de promoción y mercadeo de la ciudad que, sin lugar a dudas, requieren consolidarse a los fines esenciales del estado y responder a los principios de austeridad y eficiencia en el gasto.

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

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

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

\*Cifras a pesos corrientes y expresadas en millones de pesos

\*\*Año de armonización

\*\*\*Año de armonización

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

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

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

ALCALDÍAS LOCALES		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 2.439.906.678	\$ 1.328.347.030
2005	\$ 5.287.235.920	\$ 1.591.284.611
2006	\$ 3.510.949.657	\$ 1.819.258.456
2007	\$ 4.161.710.121	\$ 1.589.692.955
2008	\$ 4.561.165.358	\$ 1.814.606.925
2009	\$ 2.973.942.436	\$ 1.384.762.309
2010	\$ 3.052.919.527	\$ 1.879.904.206
2011	\$ 3.660.292.922	\$ 1.733.911.748
2012	\$ 1.765.238.950	\$ 1.236.073.612
2013	\$ 3.104.354.908	\$ 1.565.743.098
2014	\$ 3.899.564.091	\$ 2.129.426.003
2015	\$ 4.081.743.521	\$ 2.145.125.711
2016	\$ 2.513.752.351	\$ 922.308.529
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 45.012.776.440</b>	<b>\$ 21.140.445.193</b>

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

<sup>7</sup> Respuesta a Derecho de Petición con Radicado Cordis No. 2017EE1209 del 7 de Junio de 2017.



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

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

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

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

GRAN TOTAL		
Vigencia	Presupuesto asignado	Presupuesto ejecutado
2004	\$ 22.553.719.285	\$ 18.527.905.229
2005	\$ 41.771.681.958	\$ 33.279.480.279
2006	\$ 54.649.829.158	\$ 40.414.617.157
2007	\$ 39.238.806.765	\$ 33.191.597.999
2008	\$ 35.646.673.975	\$ 26.831.517.869
2009	\$ 65.311.566.780	\$ 41.858.505.337
2010	\$ 43.039.369.953	\$ 34.280.675.164

2011	\$ 68.625.006.677	\$ 31.887.012.056
2012	\$ 330.554.214.560	\$ 48.630.304.777
2013	\$ 101.977.093.865	\$ 95.905.311.208
2014	\$ 89.866.219.607	\$ 80.379.612.912
2015	\$ 80.826.654.452	\$ 76.071.595.060
2016	\$ 57.761.365.293	\$ 47.805.521.356
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1.031.822.202.328</b>	<b>\$ 609.063.656.403</b>

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

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

## VII. IMPACTO FISCAL

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

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

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

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

Sin otro particular.

Cordialmente,

**ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Centro Democrático

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**NELSON CUBIDES**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Conservador

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

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

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

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

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

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

**ROGER JOSÉ CARRILLO CAMPO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Conservador

*Original no firmado*  
**JORGE LOZADA VALDERRAMA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Cambio Radical

**PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Cambio Radical

**MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGÜELLO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Polo Democrático

*Original no firmado*  
**RUBÉN DARÍO TORRADO PACHECO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido de la U

**ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Liberal Colombiano

**JORGE DURAN SILVA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Liberal Colombiano

**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Alianza Verde

*Original no firmado*

**JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Cambio Radical

**HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Movimiento Libres

**ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLES**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido de la U

**EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido de la U

**XINIA NAVARRO PRADA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Polo Democrático

**ÁLVARO JOSÉ ARGOTE MUÑOZ**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Polo Democrático

*Original no firmado*

**OLGA VICTORIA RUBIO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Movimiento Político MIRA

*Original no firmado*

**JAIRO ALBERTO CARDOZO SALAZAR**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Movimiento Político MIRA

*Original no firmado*

**HOLLMAN FELIPE MORRIS RINCÓN**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Movimiento Progresistas

*Original no firmado*

**JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Alianza Social Independiente

**VENUS ALBEIRO SILVA GOMEZ**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Polo Democrático

**MARCO FIDEL RAMIREZ ANTONIO**  
Concejal de Bogotá D.C.  
Partido Polo Democrático

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 420 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

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

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ D. C.**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el Decreto-Ley 1421 de 1993 en su artículo 12, numerales 1, 13 Y 25

#### **ACUERDA**

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

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

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

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

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

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

#### **Artículo 3º. Lineamientos de la Marca:**

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

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

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

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



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

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

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

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

**Parágrafo 1.** La Administración Distrital se abstendrá de usar cualquier marca diferente a la marca ciudad para distinguir cualquier edificación, monumento o sitio público, dotaciones, papelería o vehículos, sobre todo si su adquisición, construcción, gestión, contratación o adecuación, fue realizada con dineros o recursos públicos.

**Parágrafo 2.** Los elementos mencionados en el parágrafo anterior también podrán ser identificados con: "Alcaldía Mayor de Bogotá DC", sin el uso de ningún lema adicional.

**Artículo 8°.** La Administración Distrital no podrá realizar ningún cambio a la marca de ciudad "Bogotá" durante los dos (2) primeros años de gobierno de su periodo constitucional.

**Artículo 9°. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

#### PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

**DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ**  
Presidente

**DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO**  
Secretario General de Organismo de Control

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





## PROYECTO DE ACUERDO N° 421 DE 2018

### PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA INSTALACIÓN DE UN AVISO DE CONTEO REGRESIVO EN LAS VALLAS INFORMATIVAS DE EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ, D.C.”

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo, tiene como objeto implementar de manera obligatoria en las vallas institucionales donde se anuncian obras públicas de infraestructura en la ciudad, un conteo regresivo en días del plazo estipulado en el contrato respectivo.

Su objetivo principal es permitir que cualquier ciudadano pueda utilizar esta herramienta para ejercer control social y veeduría sobre las distintas obras del distrito. Constituye también, un compromiso social de los responsables de la construcción: contratista, interventor y la entidad del distrito que adelanta el proyecto, con la población beneficiaria de la obra.

#### 2. ANTECEDENTES

Este proyecto de acuerdo fue una iniciativa del exconcejal Antonio E. Sanguino Páez, quien lo presentó para consideración de la Corporación en múltiples ocasiones, sin haber logrado su debate por vencimiento de términos. Ha recibido ponencias positivas con modificaciones, tal como se ilustra en el siguiente cuadro:

RADICADO	No.	PONENTES	CONCLUSION
Nov. - 13	251	Cesar García	Positiva
		Juan C. Flórez	Positiva
Feb. - 14	043	Roberto Sáenz	Positiva
		Jimena Toro	Positiva con modificaciones
Ago. - 14	222	Horacio J. Serpa	Positiva
		José Arthur Bernal	Positiva
Feb. - 15	066	Lucia Bastidas	Positiva
		Liliana de Diago	Positiva
May. - 15	189	Carlos V. de Roux	Positiva con modificaciones
		María Fernanda Rojas	Positiva
Ago. - 15	318	Edward Arias	Positiva con modificaciones
		Armando Gutiérrez	Positiva con modificaciones
Nov. - 15	416	Carlos V. de Roux	Positiva
		María Fernanda Rojas	Positiva
Feb. - 16	025	Celio Nieves Herrera	Positiva con modificaciones
		Diego Andrés Molano	Positiva con modificaciones
May. - 16	157	César Alfonso García V.	Positiva
		Emel Rojas Castillo	Positiva con modificaciones
Feb. - 17	080	Pedro Javier Santiesteban	Positiva con modificaciones
		Horacio José Serpa M.	Positiva con modificaciones
		Rubén Darío Torrado P.	Negativa

May. - 18	195	Germán Augusto García M.	Positiva con modificaciones
		Roger José Carrillo Campo	Positiva
Jun. - 18	294	Daniel Palacios Martínez	Positiva
		María Fernanda Rojas	Positiva con modificaciones

Dado que el Doctor Antonio Sanguino renunció al Concejo para aspirar al Senado de la República y el proyecto fue archivado, ha sido del interés de este Concejal continuar con el empeño de convertir en norma la propuesta, por lo que, con la anuencia de su autor original, lo hemos ajustarlo, recogiendo los diferentes aportes de los ponentes y los comentarios de la administración distrital y para someterlo a estudio del Concejo en las sesiones ordinarias del mes de mayo de 2018, igual que lo hacemos en esta oportunidad de cara a las sesiones del mes de agosto del presente año.

De manera especial, son de buen recibo los aportes y comentarios de las ponencias de los Honorables Concejales María Fernanda Rojas Mantilla y Daniel Andrés Palacios Martínez al proyecto de acuerdo 294 de 2018, de los cuales hemos extractado los siguientes apartes que fortalecen la presente iniciativa:

La H.C. María Fernanda Rojas Mantilla emitió Ponencia Positiva con modificaciones incluyendo en el artículo segundo, como parte de la información a la comunidad, **el número del proceso de contratación**, modificación que por supuesto incluimos en el texto de esta nueva iniciativa. El artículo segundo quedaría entonces, así:

**“ARTÍCULO DOS. Aviso de Cuento Regresivo.** *A partir de la entrada en vigencia de este Acuerdo, todas las obras públicas de infraestructura en la ciudad deberán instalar dentro de la valla institucional en un lugar visible, un aviso que permita conocer el número de proceso de contratación, los días que faltan para la finalización del plazo contractual y el porcentaje ejecutado a la fecha”*

Por su parte, el H.C. Daniel Andrés palacios Martínez, rindió Ponencia Positiva en los siguientes términos:

*“Tras analizar la iniciativa y realizar el estudio sobre las necesidades de establecer claridad sobre los lineamientos y análisis realizado a lo largo de este documento, nos permitimos presentar PONENCIA POSITIVA al Proyecto de Acuerdo 294 de 2018, “Por medio del cual se establece la instalación de un aviso de conteo regresivo en las vallas informativas de ejecución de obras públicas en Bogotá, D.C.”*

Por su parte, la Administración Distrital, a través de la Secretaría de Gobierno, ha emitido concepto no viable al proyecto, indicando que “en observación de los conceptos de carácter jurídico, técnico y presupuestal, considera que la iniciativa **No es Viable**”, lo cual consideramos contrario a lo que en la práctica el IDU, como entidad responsable de la ejecución de obras en el Distrito Capital realiza a través de la contratación pública: (Comentarios IDU, Conclusión, Párrafo 3o)

#### **“Conclusión:**

*Como puede observarse, el Instituto de Desarrollo Urbano como Entidad ejecutora, no sólo cumple el propósito de mantener informado a los ciudadanos sobre el plazo de ejecución de las obras en la etapa de construcción, sino que además los hace partícipes en las demás etapas del proyecto (factibilidad, estudios y diseños, construcción y mantenimiento) contempladas como acciones estratégicas de participación.*

*Así mismo, realiza actividades por territorios y rendición de cuentas, generando confianza, apropiación y sostenibilidad de las obras de infraestructura y espacio público que ejecuta la Entidad fortaleciendo el componente de participación y veeduría ciudadana.*

*Adicionalmente, dentro de las picas institucionales que se están implementando para los contratos de obra a celebrar en esta vigencia, se encuentra la inclusión de conteo regresivo en las vallas informativas que debe instalar el contratista, haciendo innecesaria la expedición del Acuerdo”*

### 3. JUSTIFICACION

Como ya se expuso en el acápite anterior, este proyecto de acuerdo fue presentado por el Concejal Antonio Sanguino, de la bancada del partido Alianza Verde en 10 oportunidades desde el año 2013 y representa la preocupación de la ciudadanía frente a la ejecución oportuna y efectiva de los recursos de distrito, que no son otra cosa, que los propios impuestos que los ciudadanos pagan para el desarrollo de la ciudad.

La iniciativa busca generar un compromiso social por parte de los contratistas de las obras públicas de Distrito Capital, y también, exige a las entidades aplicar las medidas correctivas y necesarias para que las obras se realicen en los tiempos previstos dentro del contrato inicial.

Es común, encontrar en los medios de comunicación, noticias como las siguientes:

***“Más de tres años de retraso tienen obras de la calle 153 con Autopista Norte.***

*Muchas voces de protesta se han levantado luego del retraso de más de 3 años en las obra viales que se efectúan entre la calle 153 con Autopista Norte en Bogotá.*

*El ingreso por esta vía se mantiene cerrado y los habitantes de barrios como Mazurén, Colina Campestre, Cantabria, Cantalejo y Versalles, mantienen dificultades para llegar a su hogar.*

***“85 de 100 obras vitales para Bogotá presentan retrasos en su cronograma.***

*El IDU visitó en 24 horas las obras más importantes que se adelantan en la ciudad y constató que solo 15 de ellas van de acuerdo con el cronograma.*

*El Instituto de Desarrollo Urbano del Distrito (IDU), en cabeza de William Camargo, su director, y varios miembros de la entidad recorrieron maratónicamente 100 frentes de obra vitales en Bogotá, con el fin de supervisar cómo se encontraban respecto al cronograma de entrega de las mismas.*

*Luego del recorrido de 24 horas a través de las 100 obras en las 20 localidades de Bogotá, Camargo informó que persisten los retrasos en la gran mayoría de las construcciones, como la de la Calle 45 entre carreras Séptima y 13, donde tiene el 61% de avance sobre 92% programado.”*

***“¿Quién debe pagar los sobrecostos del deprimido de la calle 94?***

*Los nuevos atrasos en las obras y las afectaciones del tráfico en el cruce de la avenida NQS con calle 94 han colmado la paciencia de algunos vecinos, que ya han pensado en demandar por la afectación del comercio y de los arrendadores.*

*En entrevista con EL TIEMPO, William Camargo, director del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), explicó los atrasos, el nuevo cronograma y el posible cobro de una nueva valorización, por el incremento en el costo de la obra, cuyo valor es de 165.000 millones de pesos.”*

***“¿Por qué aplazan la entrega de las obras de octubre al segundo trimestre del 2016?***

*Ha faltado celeridad en traslado de redes y en las concertaciones con empresas de servicios públicos que generarían un impacto de 7 meses en el cronograma de obra.”*

En diversas oportunidades, en el ejercicio del control político, hemos expresado que no compartimos “la prorroguitis” que por años se ha vuelto costumbre en la contratación pública. Creemos que las entidades no deben conceder tiempos adicionales por cuanto de lo que se trata es que haya una planeación adecuada, se cuente con todos los estudios y diseños requeridos antes de iniciar los trabajos, y por consiguiente, se dé estricto cumplimiento al plazo de ejecución de obra a fin de no generar desconfianza o inconformidad entre la

comunidad. De otra parte, las prórrogas contribuyen a incrementar los costos de las obras y a favorecer los intereses de los contratistas.

En tal sentido, este proyecto de acuerdo permite a los ciudadanos hacer uso de los derechos consagrados en la Ley 850 de 2003, “*Por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas.*”, ya que en caso de observar atraso en las obras, sentir afectados sus intereses, alterado su bienestar, y de considerarlo necesario, podrán presentar ante las entidades ante las entidades promotoras de las obras o ante los órganos de control, las quejas correspondientes, lo que de paso, fortalece la relación entre los particulares y la administración como parte del control ciudadano a la gestión pública en el distrito capital.

Veamos lo que contempla el artículo primero de la *Ley 850 de 2003*.

**Artículo 1°.- Definición.** *Se entiende por Veeduría Ciudadana el mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, ejercer vigilancia sobre la gestión pública, respecto a las autoridades, administrativas, políticas, judiciales, electorales, legislativas y órganos de control, así como de las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales de carácter nacional o internacional que operen en el país, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.*

*Dicha vigilancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 270 de la Constitución Política y el artículo 100 de la Ley 134 de 1994, se ejercerá en aquellos ámbitos, aspectos y niveles en los que en forma total o parcial, se empleen los recursos públicos, con sujeción a lo dispuesto en la presente ley.*

*Los representantes legales de las entidades públicas o privadas encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público deberán por iniciativa propia, u obligatoriamente a solicitud de un ciudadano o de una organización civil informar a los ciudadanos y a las organizaciones civiles a través de un medio de amplia difusión en el respectivo nivel territorial, para que ejerza la vigilancia correspondiente.*

Todos estos factores “han llevado a pensar en la urgente necesidad de que los ciudadanos nos empoderemos de nuestro papel de control social y de veedores ciudadanos, por lo cual es importante que le demos herramientas para su ejercicio, por lo cual proponemos crear en todas las vallas institucionales en donde se anuncien obras públicas de infraestructura o se ejecuten recursos del D.C., un conteo regresivo del plazo estipulado en el contrato, donde se especifique el número de días faltantes para la terminación de la obra; conteo este que proponemos debe estar incorporado dentro de las vallas institucionales...”

Por esta razón, compartimos el propósito del proyecto de acuerdo, pero consideramos necesario realizar algunos planteamientos tanto en su sustentación como en el articulado a fin de concretar algunos aspectos que requieren de claridad en el mismo, planeamientos hechos en nuestra ponencia al proyecto de acuerdo 025 de 2016, por lo que, una vez realizadas las modificaciones y ajustado el articulado, ponemos a consideración de esta Corporación este proyecto de acuerdo para que sea estudiado en las próximas sesiones ordinaria del Concejo de la ciudad.

Esta propuesta obedece entonces a la necesidad de crear una herramienta de control social y de veeduría ciudadana frente al cumplimiento de la ejecución de las obras públicas del distrito capital, principalmente en lo relacionado con el plazo para su entrega y su puesta en servicio de la comunidad, por lo que el presente proyecto de acuerdo pretende principalmente establecer que en todas las obras públicas de infraestructura en la ciudad, los contratistas con cargo a su propio patrimonio, deberán instalar dentro de la valla institucional en un lugar visible, un aviso de conteo regresivo que permita conocer el tiempo faltante para la culminación del plazo contractual, de manera tal que cualquier ciudadano pueda utilizar esta herramienta para ejercer control, a la vez que constituye una especie de compromiso social del contratista, el interventor y la entidad con la ciudadanía.

El hecho de incorporar en las vallas institucionales un conteo regresivo del plazo estipulado en el contrato, es una medida ya está establecida en la ciudad para la totalidad de obras públicas y es de obligatorio cumplimiento tanto para el contratista como para los instituciones del D.C. así como su registro ante la

Secretaría Distrital de Ambiente; no obstante, es necesario que cada contratista es responsable de la elaboración, instalación y actualización del aviso de conteo regresivo frente a la obra que ejecute.

La iniciativa busca generar un compromiso social por parte de los contratistas de las obras públicas de Distrito Capital, y también, exige a las entidades aplicar las medidas correctivas y necesarias para que las obras se realicen en los tiempos previstos dentro del contrato inicial.

La valla contendrá, además de la información del contrato, el número de días faltantes para la terminación de la obra; conteo que se registrará mediante una aviso en una dimensión tal que sea visible para el ciudadano del común, en un mínimo del 25 % sobre el total de mts<sup>2</sup> de la valla a instalarse, en todo caso que no sobre pasen los 18 mts<sup>2</sup> tal como está establecido en el Acuerdo 1 de 1998 art. 14, que define las vallas institucionales y sus condiciones, así:

**Artículo 14.- Vallas Institucionales.** *Las vallas institucionales tienen por objeto comunicar actividades de los organismos del Estado. Se registrarán por lo previsto en este Acuerdo y sólo por excepción podrán utilizarse en el espacio público adyacente a la obra en desarrollo. Estas vallas son temporales y contienen información institucional, preventiva, reglamentaria o direccional sobre servicios, medidas o sistemas de seguridad o transporte, construcción y reparación de obras y vías, programas de recreación, medio ambiente, salud e higiene o comportamientos cívicos. El área máxima será de 18 M<sup>2</sup>. Se podrá utilizar pintura o materiales reflectivos”.*

La utilización de vallas como medio publicitario o informativo está reglada en la Ley 140 de 1994, “Por la cual se reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Territorio Nacional”, sobre el uso, goce y disfrute del Espacio Público y donde se contempla además que todo tipo de publicidad pública o privada, que se ubique en el espacio público, debe contar con un Registro Previo ante la autoridad competente, norma emanada de la Ley 99, “Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones”.

Por su parte, el distrito expidió el Acuerdo 01 de 1998 “por el cual se Reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá”, compilado por el Decreto Distrital 959 de 2000

De acuerdo con lo anterior, es claro que hoy los contratistas e instituciones públicas que desarrollen obras públicas en la ciudad, están obligados a instalar temporalmente, una valla informativa de un tamaño máximo de 18 mts<sup>2</sup>, la cual debe ser registrada ante la Secretaría de Ambiente y contendrá el tipo de obra a desarrollar, número de contrato, datos del contratista, datos de la entidad ejecutora de la obra, entre otros, como una medida de carácter informativo a los ciudadanos.

Este hecho no ha sido suficiente para que los contratistas, interventores y entidades, cumplan con los plazos estipulados en los contratos. Hemos visto durante los últimos años toda la problemática que en materia de obras públicas se ha generado en la ciudad, hecho este que ha hecho que la Bogotá pierda productividad, movilidad, credibilidad institucional, detrimento patrimonial, razón por la cual considera necesaria y pertinente esta medida.

De otra parte, contribuye a la defensa del espacio público, labor encaminada dentro de la administración pública desde antes de la Constitución de 1991. La ley 9 de 1989 más conocida como la ley de reforma urbana, en su artículo 5º. definió el espacio público “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes”; a la vez que entró a listar dichos elementos constitutivos del espacio público, hecho este que marcó un hito en nuestra legislación sobre un espacio que estaba ahí, que nos pertenecía a todos, pero que todos desconocíamos e ignorábamos.

Respecto del uso del espacio público para esta actividad, hay normatividad nacional y distrital que permite el uso de este tipo de elementos informativos y su instalación en el espacio público.



La Constitución Política de Colombia de 1991, en sus artículos 79 y 82 estableció el espacio público como una parte integrante de la diversidad ambiental a la cual tenemos derecho todos los ciudadanos de nuestro país, a la vez que estableció como un derecho fundamental en materia ambiental el goce de un ambiente sano. Este derecho fundamental en materia ambiental dio origen a la Ley 99 o Ley Ambiental, la cual le atribuyó a los Municipios, la facultad de expedir normas en materia ambiental que tiendan al control, preservación y defensa del patrimonio ecológico del respectivo municipio, por lo que al postre el distrito expidió el Acuerdo 01 de 1998, compilado por el Decreto Distrital 959 de 2000, Modificado por el Acuerdo 12 de 2000 , y Reglamentado por el Decreto Distrital 506 de 2003.

#### 4. MARCO LEGAL

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital, relacionadas con el uso del espacio público y la posibilidad de instalar en él publicidad exterior visual, en este caso, vallas institucionales.

##### ○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

**ART. 82.** *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular...”*

**ART. 313.** *Corresponde a los concejos:*

(...)

*Numeral 7: Reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda ...*

##### ○ DE ORDEN LEGAL

- **Ley 9 de 1989 “Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones”.**

**ART. 5.** *Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.*

*Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general , por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo”.*

- **LEY 140 de 1994 “Ley de Publicidad Exterior Visual”.**

**ART. 11. Registro.** *A más tardar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la colocación de la Publicidad Exterior Visual, deberá registrarse dicha colocación ante el alcalde del municipio, distrito o*

territorio indígena respectivo o ante la autoridad en quien está delegada tal función.

Las autoridades municipales, distritales y de los territorios indígenas abrirán un registro de colocación de Publicidad Exterior Visual, que será público.

Para efectos del registro, el propietario de la Publicidad Exterior Visual o su representante legal deberá aportar por escrito y mantener actualizados sus datos en el registro la siguiente información:

1. Nombre de la Publicidad, junto con su dirección, documento de identidad, Nit, y demás datos necesarios para su localización.
2. Nombre del dueño del inmueble donde se ubique la publicidad, junto con su dirección, documento de identidad, Nit, teléfono y demás datos para su localización.
3. Ilustración o fotografías de la Publicidad Exterior Visual y transcripción de los textos que en ella aparecen. El propietario de la Publicidad Exterior Visual también deberá registrar las modificaciones que se le introduzcan posteriormente.

Se presumirá que la Publicidad Exterior Visual fue colocada en su ubicación de registro, en el orden en que aparezca registrada.

Las personas que coloquen publicidad distinta a la prevista en la presente Ley y que no la registren en los términos del presente artículo, incurrirán en las multas que para el efecto señalen las autoridades municipales, distritales y de los territorios indígenas, en desarrollo de lo previsto en el artículo 13 de la presente Ley”.

**ART. 13 Sanciones.** La persona natural o jurídica que anuncie cualquier mensaje por medio de la Publicidad Exterior Visual colocada en lugares prohibidos, incurrirá en una multa por un valor de uno y medio (1. 1/2) a diez (10) salarios mínimos mensuales, atendida la gravedad de la falta y las condiciones de los infractores. En caso de no poder ubicar al propietario de la Publicidad Exterior Visual, la multa podrá aplicarse al anunciante o a los dueños, arrendatarios, etc. o usuarios del inmueble que permitan la colocación de dicha publicidad.

Dicha sanción la aplicará el alcalde. Las resoluciones así emitidas y en firme prestarán mérito ejecutivo.

**Parágrafo:** Quien instale Publicidad Exterior Visual en propiedad privada, contrariando lo dispuesto en el literal d) del artículo 3o. de la presente Ley, debe retirarla en el término de 24 horas después de recibida la notificación que hará el alcalde”.

**ART. 14 Impuestos.** Autorízase a los Concejos Municipales, Distritales y de las entidades territoriales indígenas que se creen, para que a partir del año calendario siguiente al de entrada en vigencia de la presente Ley, adecuen el impuesto autorizado por las Leyes 97 de 1913 y 84 de 1915, al cual se refieren la Ley 14 de 1983, el Decreto-ley 1333 de 1986 y la Ley 75 de 1986 de suerte que también cubra la colocación de toda Publicidad Exterior Visual, definida de conformidad con la presente Ley. En ningún caso, la suma total de impuestos que ocasione cada valla podrá superar el monto equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales por año.

Las autoridades municipales tomarán las medidas necesarias para que los funcionarios encargados del cobro y recaudo del impuesto reciban los nombres y número del NIT de las personas que aparezcan en el registro de Publicidad Exterior Visual de que trata el artículo 12 de la presente Ley.”

- Ley 388 de 1997, “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”. (Ley de Ordenamiento Territorial)
- Ley 1712 de 2014, “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”.



**Artículo 9°. Información mínima obligatoria respecto a la estructura del sujeto obligado.** Todo sujeto obligado deberá publicar la siguiente información mínima obligatoria de manera proactiva en los sistemas de información del Estado o herramientas que lo sustituyan:

(...)

f) Los plazos de cumplimiento de los contratos;

g) Publicar el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, de conformidad con el artículo 73 de la Ley 1474 de 2011.

**Parágrafo 1°.** La información a que se refiere este artículo deberá publicarse de tal forma que facilite su uso y comprensión por las personas, y que permita asegurar su calidad, veracidad, oportunidad y confiabilidad.

**Parágrafo 2°.** En relación a los literales c) y e) del presente artículo, el Departamento Administrativo de la Función Pública establecerá un formato de información de los servidores públicos y de personas naturales con contratos de prestación de servicios, el cual contendrá los nombres y apellidos completos, ciudad de nacimiento, formación académica, experiencia laboral y profesional de los funcionarios y de los contratistas. Se omitirá cualquier información que afecte la privacidad y el buen nombre de los servidores públicos y contratistas, en los términos definidos por la Constitución y la ley.

**Parágrafo 3°.** Sin perjuicio a lo establecido en el presente artículo, los sujetos obligados deberán observar lo establecido por la estrategia de gobierno en línea, o la que haga sus veces, en cuanto a la publicación y divulgación de la información.

**Artículo 10. Publicidad de la contratación.** En el caso de la información de contratos indicada en el artículo 9° literal e), tratándose de contrataciones sometidas al régimen de contratación estatal, cada entidad publicará en el medio electrónico institucional sus contrataciones en curso y un vínculo al sistema electrónico para la contratación pública o el que haga sus veces, a través del cual podrá accederse directamente a la información correspondiente al respectivo proceso contractual, en aquellos que se encuentren sometidas a dicho sistema, sin excepción.

**Parágrafo.** Los sujetos obligados deberán actualizar la información a la que se refiere el artículo 9°, mínimo cada mes.

#### ○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **Acuerdo 01 de 1998 “Por el cual se Reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá”.**

**ART. 14. Vallas Institucionales.** Las vallas institucionales tienen por objeto comunicar actividades de los organismos del Estado. Se registrarán por lo previsto en este Acuerdo y sólo por excepción podrán utilizarse en el espacio público adyacente a la obra en desarrollo. Estas vallas son temporales y contienen información institucional, preventiva, reglamentaria o direccional sobre servicios, medidas o sistemas de seguridad o transporte, construcción y reparación de obras y vías, programas de recreación, medio ambiente, salud e higiene o comportamientos cívicos. El área máxima será de 18 M2. Se podrá utilizar pintura o materiales reflectivos.

- **Acuerdo 12 de 2000, “Por el cual se modifica el Acuerdo 01 de 1998”.**
- **Decreto 959 de 2000, “Por el cual se compilan los textos del Acuerdo 01 de 1998 y del Acuerdo 12 de 2000, los cuales reglamentan la publicidad Exterior Visual en el Distrito Capital de Bogotá”.**



- **Acuerdo 79 de 2003: “Código de Policía de Bogotá” y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.**

**ART. 55. El ambiente es patrimonio de todas las personas.** El aire, el agua, el suelo, el subsuelo, los cerros y los bosques, los ríos y las quebradas, los canales, las chucuas, los humedales y las zonas de ronda hidráulica y zonas de manejo y preservación ambiental del sistema hídrico, los parques, las zonas verdes y los jardines, los árboles, las alamedas, los cementerios, la flora y la fauna silvestre, el paisaje natural y el paisaje modificado, las edificaciones, los espacios interiores y públicos son recursos ambientales y del paisaje del Distrito Capital de Bogotá y fuentes de alegría, salud y vida. Estos recursos son patrimonio colectivo y, por tanto, su preservación y conservación es de primordial interés para toda la comunidad. La biodiversidad de la ciudad deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible”

## 5. COMPETENCIA

EL Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente los numerales 1 y 10 que facultan al a Corporación para dictar normas para garantizar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Distrito, así como también, para garantizar la participación y las veedurías ciudadanas; así:

### **DECRETO LEY 1421 de 1993 “Estatuto Orgánico de Bogotá”.**

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

1. Dictar 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.

## 6. IMPACTO FISCAL

Es de anotar que el hecho de incorporar en las vallas institucionales un conteo regresivo del plazo estipulado en el contrato, es una medida que no generara impacto presupuestal para la ciudad, toda vez que la misma ya está establecida en la ciudad para la totalidad de obras públicas y es de obligatorio cumplimiento tanto para el contratista como para los instituciones del D.C. así como su registro ante la Secretaria Distrital de Ambiente, por lo tanto tal como lo contempla la Ley 819 de 2003, su implementación no generara impacto presupuestal sobre las finanzas del Distrito.

Adicionalmente, es necesario clarificar que la fuente de financiación del aviso de conteo regresivo tanto en su instalación como en su actualización permanente, corresponde directamente a los contratistas de las obras públicas de infraestructura con cargo a su propio patrimonio, por lo que, en consecuencia, con esta medida no se afectan las finanzas públicas del Distrito Capital.

## 7. CONCLUSION



En los términos antes expuestos, la Bancada del Polo Democrático Alternativo, presenta a consideración de esta Honorable Corporación, el presente proyecto de acuerdo “*Por medio del cual se establece la instalación de un aviso de conteo regresivo en las vallas informativas de ejecución de obras públicas en Bogotá, D.C.*”

Cordialmente,

**CELIO NIEVES HERRERA**  
Concejal

*Original no firmado*  
**ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ**  
Concejal

*Original no firmado*  
**XINIA ROCIO NAVARRO PRADA**  
Concejala

*Original no firmado*  
**MANUEL JOSE SARMIENTO A.**  
Concejal

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 421 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA INSTALACIÓN DE UN AVISO DE CONTEO REGRESIVO EN LAS VALLAS INFORMATIVAS DE EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS EN BOGOTÁ, D.C.”

**EL CONCEJO DE BOGOTA, D.C.,**

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

#### **ACUERDA:**

**Artículo 1.Objeto.** Establecer la instalación de un aviso de conteo regresivo en las vallas informativas de ejecución de las obras públicas en la ciudad, como una medida de seguimiento ciudadano al desarrollo de las mismas y de cumplimiento de los términos de construcción de la obra.

**Artículo 2. Aviso de Conteo Regresivo.** A partir de la entrada en vigencia de este Acuerdo, todas las obras públicas de infraestructura en la ciudad deberán instalar dentro de la valla institucional en un lugar visible, un aviso que permita conocer el número de proceso de contratación, los días que faltan para la finalización del plazo contractual y el porcentaje ejecutado a la fecha.

**PARAGRAFO.** En caso de que el contrato haya sido objeto de prórrogas, adiciones o modificaciones, el conteo regresivo se individualizará para cada una de ellas, identificándolas debidamente con el número y/o la sigla que corresponda a cada uno de estos actos contractuales

**Artículo 3. Responsables.** Los contratistas de las obras públicas de infraestructura serán los responsables de instalar y actualizar, con cargo a su propio patrimonio, el aviso de conteo regresivo de la obra en ejecución, incluyendo la suspensión o modificación que pudieran causarse, de acuerdo con los términos del presente Acuerdo, y deberán contar con la anuencia de la entidad del distrito promotora del proyecto.

La actualización de los días faltantes para culminar el plazo otorgado contractualmente para la ejecución de la obra se hará diariamente, mientras que la del porcentaje ejecutado se hará cada mes.

**Parágrafo.** Las entidades contratantes verificarán la existencia y funcionamiento del aviso de conteo regresivo para la finalización de la obra en ejecución.

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

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 422 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROMOCIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y DEMÁS TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES DIRECTAS DE MATERIAL PARTICULADO EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

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

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

#### **2. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

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

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

3. *Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos.*
10. *Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.*
19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*
25. *Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.*

#### **3. ANTECEDENTES**

La presente iniciativa fue radicada en el periodo de sesiones ordinarias bajo el número 260 y 215 del mes de febrero de 2018, fue unificada por unidad de materia y contó con ponencias positivas con modificaciones de las H.C. Olga Victoria Rubio y Angela Sofía Garzón Caicedo designada como ponente de bancada. Así mismo, fue radicada ponencia negativa del H.C. Roger José Carrillo Campo.

En virtud de lo anterior, se encontró que el referido proyecto tenía similitud con el radicado por la comisión accidental de calidad del aire por lo cual se decidió unificar en un solo cuerpo y radicarse de forma conjunta.

#### **3. JUSTIFICACIÓN.**

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

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

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

Es urgente que el Estado a través de sus los organismos y autoridades competentes en el control de emisiones de gases, y adopción de nuevas tecnologías, garanticen la calidad del recurso aire, directamente influyente en la salud, y por ende bienestar de la población, en tanto menor probabilidad de contraer alguna enfermedad relacionada con la inhalación de material particulado, en este caso, situación que debe mitigarse de manera obligatoria a través de la adopción de las políticas públicas, cuyos objetivos contemplen las nociones principales que dicta el desarrollo sostenible, encaminadas a la consolidación de una cultura y un ordenamiento territorial que respete y mantenga la calidad de vida.

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

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

El protocolo establece que para cumplir dicho compromiso, es necesario el cumplimiento de manera individual de cada país, de establecer metas de emisión de por lo menos seis gases de efecto invernadero: Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), Metano (CH<sub>4</sub>), Óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), Hidrofluorocarbonos (HFC), Perfluorocarbonos (PFC), Hexafluoruro de azufre (SF<sub>6</sub>) (MinAmbiente, pk). Por lo tanto, la adopción del Plan de Ascenso Tecnológico para el sistema Integrado de Transporte Publico requiere la adopción de tecnologías cero emisiones en el Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá, SITP, mediante la sustitución o modificación en la flota, los cambios operativos y medidas de monitoreo de gases.

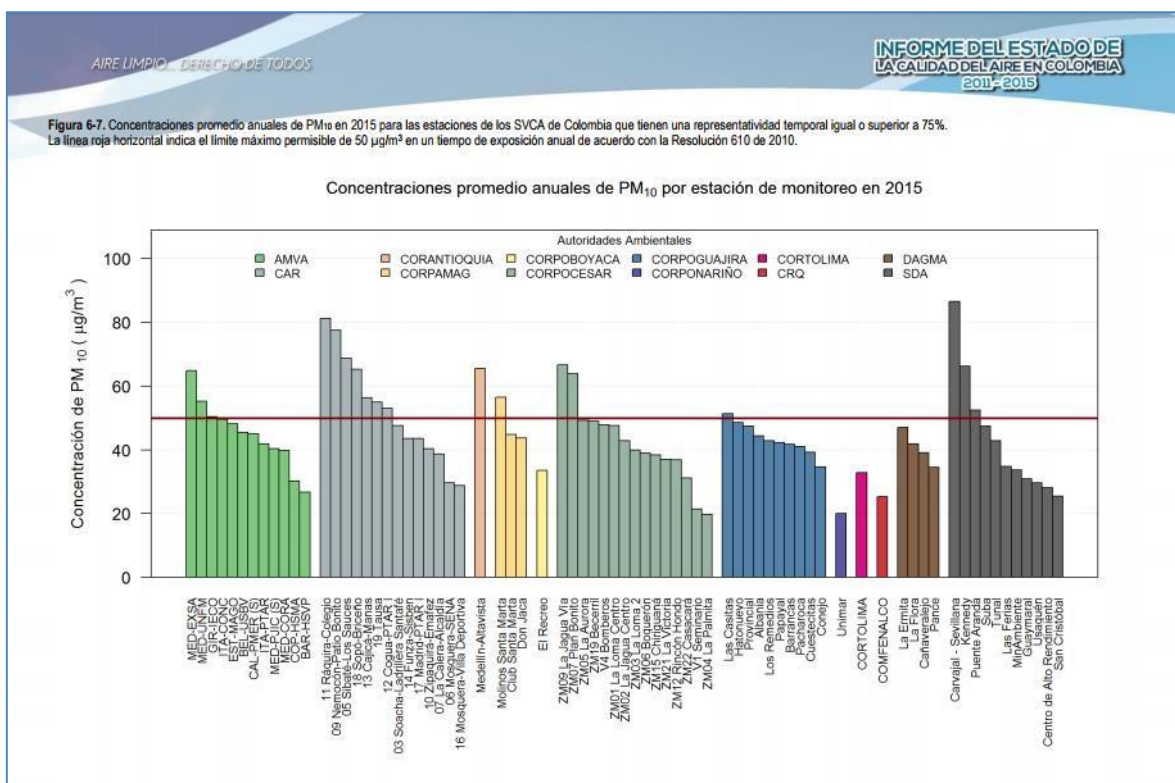


Por otro lado, Colombia tiene como meta ingresar a los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) y para tal fin tiene que lograr ciertos mínimos respecto a unos indicadores específicos que esta organización plantea. Educación, empleo, finanzas, gobierno, salud y ambiente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

Esta medición muestra que Colombia está muy bien posicionada e incluso se encuentra por debajo en niveles de contaminación en comparación con varios países de la zona como Chile, Argentina, México y Brasil. Sin embargo, al interior del país, y revisar las ciudades colombianas se observa que, según el reporte del IDEAM presentado en 2016, Bogotá, y su área directa de influencia, mantuvo los peores índices de concentración de Material Particulado (PM), siendo la estación de Carvajal-Sevillana la que peores resultados obtuvo (ver Ilustración 1).

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

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





así por su afectación inmediata a la salud desde su inhalación: Monóxido de Carbono (CO), dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), Ozono troposférico (O<sub>3</sub>) y Material Particulado con diámetro aerodinámico menor a 10 µm y menor a 2.5 µm (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>). Además de éstos, se incluye al CO<sub>2</sub> por su aporte al efecto invernadero.

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

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

Con respecto al SO<sub>2</sub>, se encontró que hay altos niveles de concentración en algunas ciudades de China debido al incremento en el uso del carbón como fuente de energía y algunas ciudades de África que presentan concentraciones medias anuales de 100 µg/m<sup>3</sup>. Hoy en día, la norma de límite dada por la OMS es de 24 µg/m<sup>3</sup> en 24 horas (WHO, 2005).

El NO<sub>2</sub> es uno de los contaminantes con más incidencia en el mundo pues su principal causa de emisión son las fuentes móviles; aproximadamente, el 55% de las emisiones de un centro urbano corresponden a éste. En Latinoamérica, São Paulo y México D.F. presentan concentraciones de 70 µg/m<sup>3</sup> y 85 µg/m<sup>3</sup> respectivamente, seguidas de Beijing con 65 µg/m<sup>3</sup>. Según la OMS, se recomienda una concentración máxima de 40 µg/m<sup>3</sup> en promedio anual (University College of London & Universidad de los Andes, 2013).

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

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

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

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

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

Fuente: Modificado de [https://www.airnow.gov/index.cfm?action=aqibasics.aqi\\_sp](https://www.airnow.gov/index.cfm?action=aqibasics.aqi_sp)

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

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

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

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

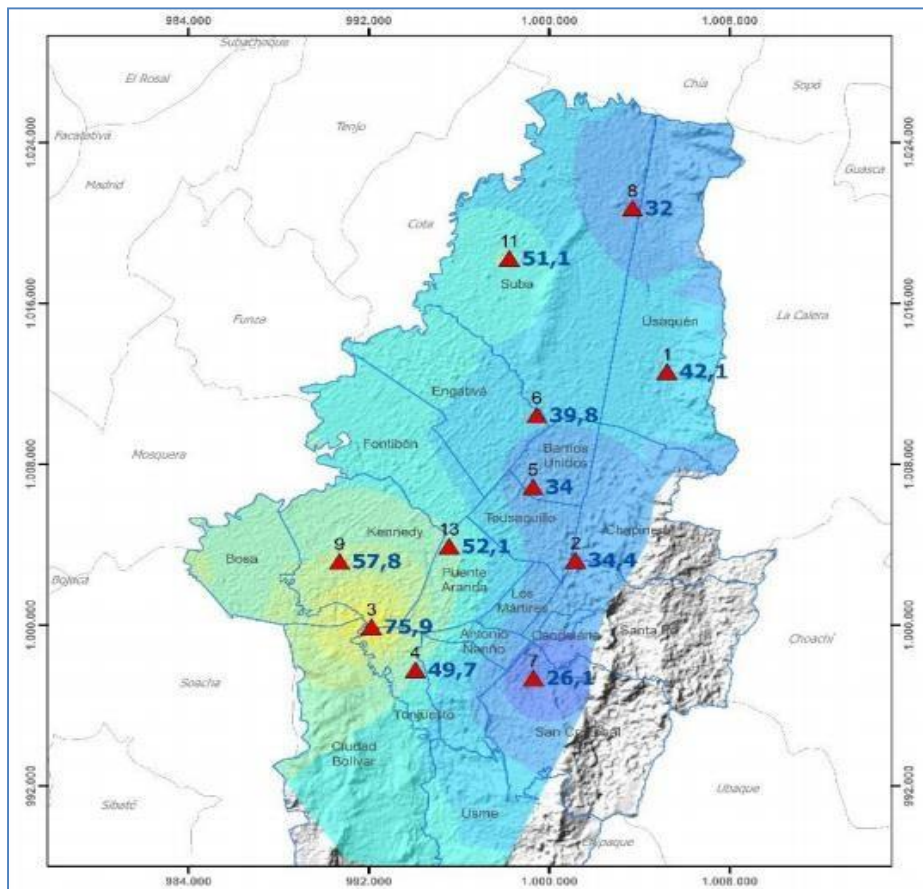
Según un estudio realizado por Néstor Rojas sobre la calidad del aire bogotano, la concentración de material particulado es la problemática más acuciante a la cual se enfrenta el Distrito, ya que han mantenido un incremento constante desde el año 2000 y representan un foco de contaminación constante.

De acuerdo con el estudio realizado por Rojas las emisiones de material particulado se encuentran divididas entre fuentes móviles y fijas de acuerdo a la siguiente distribución: 60% aproximadamente para las fuentes fijas (Industrias) y 40% aproximadamente para las fuentes móviles (vehículos): "Sin

embargo, si se tiene en cuenta el impacto de la ex- posición de la población a la contaminación, es posible afirmar que las fuentes móviles tienen un impacto más significativo, debido a la mayor cercanía de la población (peatones, ciclistas, conductores) a las fuentes de emisión de contaminantes". (Vargas y Rojas, 2010).

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

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



<p><b>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.</b> SECRETARÍA DE AMBIENTE Mapa PM10 (µg/m<sup>3</sup>) Promedio anual Año 2016</p>	<p>ID Estación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Usaquén</li> <li>2 Ministerio de Ambiente</li> <li>3 Carvajal</li> <li>4 Tunjuelito</li> <li>5 Cerro de Alto Rendimiento</li> <li>6 Los Fieles</li> <li>7 San Cristóbal</li> <li>8 Cuesmaral</li> <li>9 Kennedy</li> <li>11 Suba</li> <li>13 Puente Aranda</li> </ul>	<p>CONVENCIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Estaciones</li> <li> Localidades</li> <li> Municipios</li> </ul>	<p>LEYENDA</p> <p>Concentración PM10 (µg/m<sup>3</sup>)</p> <table border="0"> <tr> <td> 24.1 - 27</td> <td> 50.1 - 56</td> </tr> <tr> <td> 27.1 - 33</td> <td> 56.1 - 62</td> </tr> <tr> <td> 33.1 - 39</td> <td> 62.1 - 68</td> </tr> <tr> <td> 39.1 - 45</td> <td> 68.1 - 74</td> </tr> <tr> <td> 45.1 - 50</td> <td> 74.1 - 80</td> </tr> </table>	24.1 - 27	50.1 - 56	27.1 - 33	56.1 - 62	33.1 - 39	62.1 - 68	39.1 - 45	68.1 - 74	45.1 - 50	74.1 - 80	<p>0 1.5 3 4.5 Km</p> <p>Esc.: 1:200,000                  Projected Coordinate System:                  WGS84_Colombia_Bogota                  Projection: Transverse_Mercator                  Central_Meridian: -74.0710732                  Geographic Coordinate System:                  GCS_NAD83                  Datum: D_NAD83</p> <p>Fuente: Red de Monitoreo de Calidad de Aire de Bogotá</p>
	24.1 - 27	50.1 - 56												
27.1 - 33	56.1 - 62													
33.1 - 39	62.1 - 68													
39.1 - 45	68.1 - 74													
45.1 - 50	74.1 - 80													

Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2016)



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

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

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

Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2016)

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

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



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

30,1 - 40	Mala	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan en este nivel de alerta.</p> <p><i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben realizar las siguientes recomendaciones.</p> <p><b>Efectos en salud:</b> Complicación de enfermedades en las personas de los grupos vulnerables. En las personas sanas se da el inicio de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.</p> <p><b>Recomendaciones para población general:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tome más descansos en cualquier actividad al aire libre. Reduzca actividades físicas intensas (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg) y para población escolar que realice educación física restringir la actividad intensa en exteriores a máximo 15 minutos.</li> <li>✓ En caso de presentar síntomas como tos o dificultad respiratoria, debe reducir la realización de actividad física moderada al aire libre (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) o tomar más descansos durante la actividad física moderada mientras persista esta alerta de contaminación del aire.</li> </ul> <p><b>Recomendaciones para población vulnerable:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evite realizar actividad física intensa (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg).</li> <li>✓ La actividad física realizada en ambientes interiores debe ser moderada (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) y debe tomar más descansos durante la actividad.</li> </ul>
-----------	------	---

40,1 - 60	Muy Mala	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan en este nivel de alerta.</p> <p><i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben seguir las siguientes recomendaciones.</p> <p><b>Efectos en salud:</b> La población vulnerable presenta efectos severos y en la población general se aumenta el número de enfermedades respiratorias y cardiovasculares.</p> <p><b>Recomendaciones para población general:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evite realizar actividad física intensa en espacios abiertos (baile aeróbico; ir en bicicleta; juegos tradicionales: fútbol, voleibol, baloncesto, tenis, natación rápida, hockey; trabajo intenso con pala o excavación de zanjas; desplazamiento de cargas pesadas mayores a 20 kg).</li> <li>✓ La actividad física realizada en espacios cerrados debe ser moderada (caminar a paso rápido, bailar, tareas domésticas, participación activa en juegos y deportes con niños y paseos con animales domésticos, trabajos de construcción generales como pintar, hacer tejados; desplazamiento de cargas moderadas menores a 20 kg) o leve</li> </ul>
-----------	----------	--

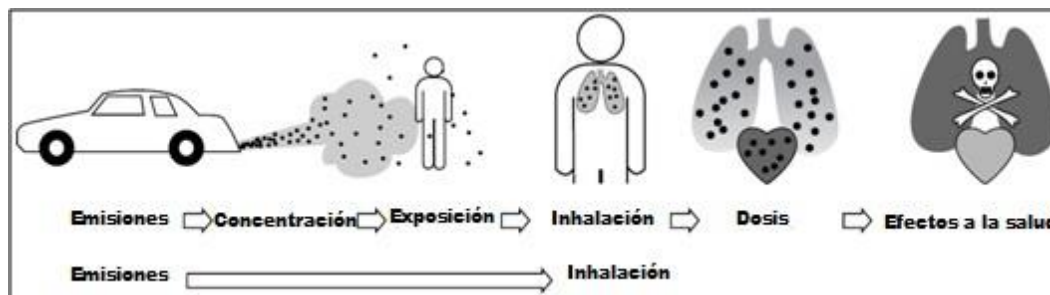
		<p>(limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h) mientras persista este estado de alerta de contaminación del aire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Es altamente recomendable que las personas expuestas a la contaminación del aire usen respirador N95 tanto en espacios abiertos como cerrados mientras persista este estado de contaminación. Para el uso y adquisición de este respirador esté atento a las orientaciones que emitan las autoridades distritales. Nota: el filtro N solo está indicado cuando la alerta se presenta por material particulado.</li> </ul> <p><b>Recomendaciones para población vulnerable:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evite toda actividad física al aire libre.</li> <li>✓ Mantenga la realización de actividad física en intensidad leve en espacios interiores (limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h).</li> <li>✓ Tenga disponibles sus medicamentos para ser utilizados según recomendación médica.</li> <li>✓ Es altamente recomendable que las personas expuestas a la contaminación del aire usen respirador N95 tanto en espacios abiertos como cerrados mientras persista este estado de contaminación. Para el uso y adquisición del mismo consulte con su servicio de salud. Nota: el filtro N solo está indicado cuando la alerta se presenta por material particulado.</li> <li>✓ Las personas con asma pueden necesitar utilizar su inhalador de manera más frecuente según recomendación médica.</li> </ul>
60,1 - 100	Peligrosa	<p>Tener en cuenta las recomendaciones anteriores y las que se mencionan a continuación.  <i>Nota:</i> Seguir las medidas institucionales de evacuación cuando se indique. De no ser posible o para las personas que continúen en la zona se deben seguir las siguientes recomendaciones.</p> <p><b>Efectos en salud:</b>                  Se activa la alerta epidemiológica, puesto que la población general ya presenta daños en el sistema respiratorio y cardiovascular.</p> <p><b>Recomendaciones para población general y población vulnerable:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evitar toda actividad física en exteriores.</li> <li>✓ En ambiente interior mantenga la actividad física a nivel leve (limpiar el polvo, planchar, realizar estiramientos, jugar billar, caminar o pasear sin exceder los 4 km/h).</li> </ul>

Fuente: (Secretaría de Ambiente, 2016)

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

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

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



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



(Marshall & Nazaroff, 2006)

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

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

La normativa EURO para el control de emisiones son un conjunto de requisitos que establecen límites máximos de emisión de gases para los procesos de combustión interna de los vehículos. Esta normativa regula las emisiones de óxidos de nitrógeno, hidrocarburos, monóxido de carbono y PM en todos los vehículos, incluyendo tractores y barcas, pero sin regular los barcos de navegación marítima y los aviones. Esta normativa propone realizar unas mediciones a los motores de los diversos vehículos antes que estos entren en circulación y se prohíbe la venta de los vehículos que no pasen la misma en la Unión Europea. Sin embargo se establece que los vehículos anteriores a la expedición de la norma no tienen que cumplir dichos requisitos más si los demás dispuestos por la ley.

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

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

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

Por ejemplo los límites de niveles de PM no se incluyeron sino hasta Euro V y la limitación de CO<sub>2</sub> no se ha hecho todavía explícita en la norma. La normativa Euro 6 y VI representa un gran paso adelante en el control de emisiones y ha marcado la pauta en los últimos 3 años desde que entró en vigor el primero de septiembre de 2014. Las limitaciones para cada vehículo son distintas pero las líneas bases para los particulares y buses se exponen a continuación (ICCT, 2016):

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

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

<sup>a</sup> and 0.068 g/km for NMHC; <sup>c</sup> applicable only to DI engines, 0.0045 g/km using the PMP measurement procedure; <sup>d</sup> applicable only to DI engines, 6 x 10<sup>12</sup> #/km within the first three years of Euro 6 effective dates.

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

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

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

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

**Table 4. Durability testing criteria for heavy-duty vehicles**

Category of vehicle	Minimum service accumulation period	Useful life (years) <sup>1,4</sup>
M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , N <sub>1</sub>	160,000	5
M <sub>3</sub> (<=7.5 tonnes), N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> (<=16 tonnes)	188,000	6
N <sub>3</sub> (>16 tonnes), M <sub>3</sub> (>7.5 tonnes)	233,000	7

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

La mejora en la calidad del aire de la UE desde la implementación de esta normativa es evidente a pesar del incremento constante del parque automotor. El estudio del ICCT

(Consejo internacional para el Transporte Limpio) calcula que a pesar de que la UE con- tiene cerca del 20% de los vehículos del mundo, solo representan el 3,5% de la contami- nación por fuentes móviles, lo cual demuestra cuán eficiente es dicho control de emisio- nes.

La implementación de un sistema de catalizador tipo SCR (Rectificador Controlado de Si- licio) con tecnología AdBlue es lo que permite a los vehículos pesados convertir los óxidos de nitrógeno y carbono en sales y vapor de agua, por medio de un líquido que, al igual que el aceite del motor, se reemplaza periódicamente.

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

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

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

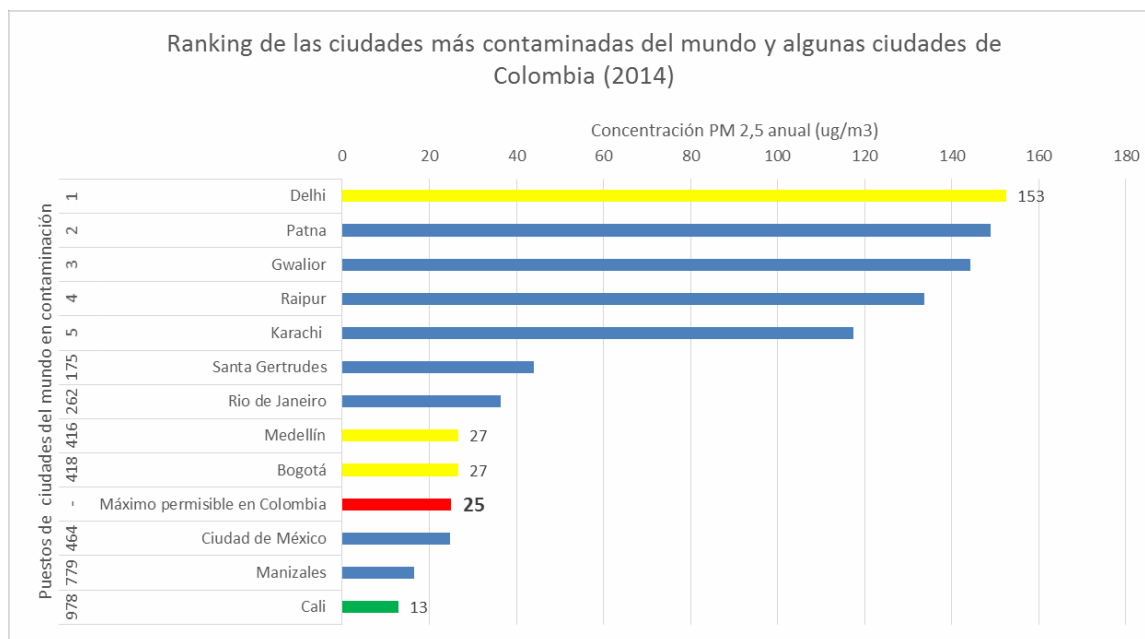
Para comparar a Bogotá con los demás países de manera precisa, se debería revisar cada uno de los contaminantes criterio pues no todos presentan las mismas concentraciones en un día; es decir, no son dependientes el uno del otro de su comportamiento. Así, se puede encontrar en un día que la concentración de PM<sub>10</sub> se encuentra por encima del nivel permitido máximo diario pero la concentración de NO<sub>2</sub> está en niveles normales según la norma de Colombia.

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

Teniendo en cuenta el análisis de datos realizados en el 2014 por la Organización Mundial de la Salud donde presenta el nivel de concentración de PM<sub>2,5</sub> anual (ug/m<sup>3</sup>) de 1625 ciudades del mundo se puede observar que

1. La ciudad más contaminada del mundo por PM<sub>2,5</sub> es Delhi en India, con concentra- ciones promedio anuales de 153 ug/m<sup>3</sup>
2. La primera ciudad de Latinoamérica que aparece como la más contaminada es Santa Gertrudes en Brasil (puesto 175), seguida de Rio de Janeiro (puesto 262).

3. La primera ciudad de Colombia que aparece en el ranking de las más contaminadas del mundo es Medellín con una concentración promedio de  $27 \text{ ug/m}^3$ , por encima del nivel máximo permisible que exige la normatividad colombiana ( $25 \text{ ug/m}^3$ ).
4. Bogotá se encuentra en el puesto 418 con concentración promedio de  $27 \text{ ug/m}^3$ , por encima del valor máximo permisible en la normatividad colombiana ( $25 \text{ ug/m}^3$ ).
5. La ciudad de Colombia que se encuentra con el nivel más bajo según el ranking de la OMS es Cali, con una concentración promedio de  $13 \text{ ug/m}^3$ .



Fuente: elaboración propia con información de [http://www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/cities/en/](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/)

Además de la OMS, El proyecto “World Air Quality Index” iniciado desde el 2007 en Beijing – China, hace una publicación en tiempo real de los índices de concentración del PM<sub>2,5</sub> y PM<sub>10</sub> en todos los países que tienen estaciones de medición de calidad del aire; esto para proveer información gratis sobre la contaminación que de alerta a toda la población “no científica” sobre su salud. En Colombia se reportan seis estaciones de la RMCAB, seis estaciones de Medellín y una en Cali.

La Resolución 610 de 2010 es la norma de calidad del aire en Colombia que modifica la resolución 601 de 2006 donde se determina los niveles máximos permisibles de los contaminantes criterio. Si sólo se analiza el nivel máximo permisible para el PM<sub>10</sub> y el PM<sub>2,5</sub> y se compara con México (también conocido por sus altos niveles de contaminación atmosférica en Ciudad de México), se observa que todavía la normatividad es muy laxa en sus valores respecto a los indicados por la OMS en el 2005 (ver Tabla 2):

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

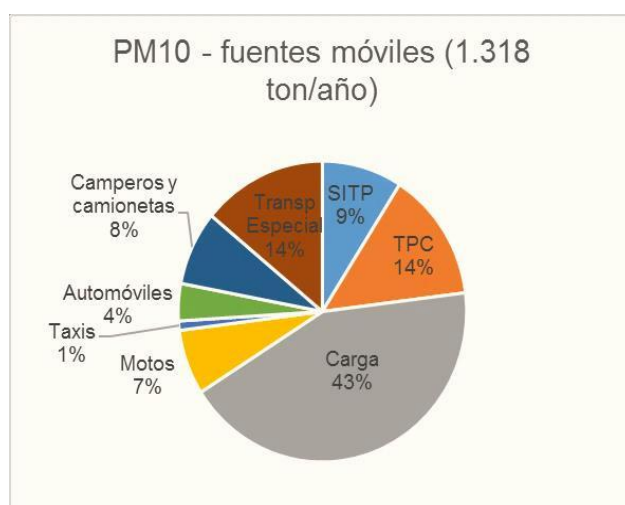
	Contaminante	Nivel máximo permisible [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Tiempo de exposición
Colombia	PM10	50	Anual
		100	24 horas
	PM2.5	25	Anual
		50	24 horas
México	PM10	35	Anual
		50	24 horas
	PM2.5	10	Anual
		30	24 horas
Guías Calidad del Aire de OMS	PM10	20	Anual
		50	24 horas
	PM2.5	10	Anual
		25	24 horas

Fuente: Elaboración propia

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

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

Gráfica 1. Emisión de PM10 en fuentes móviles

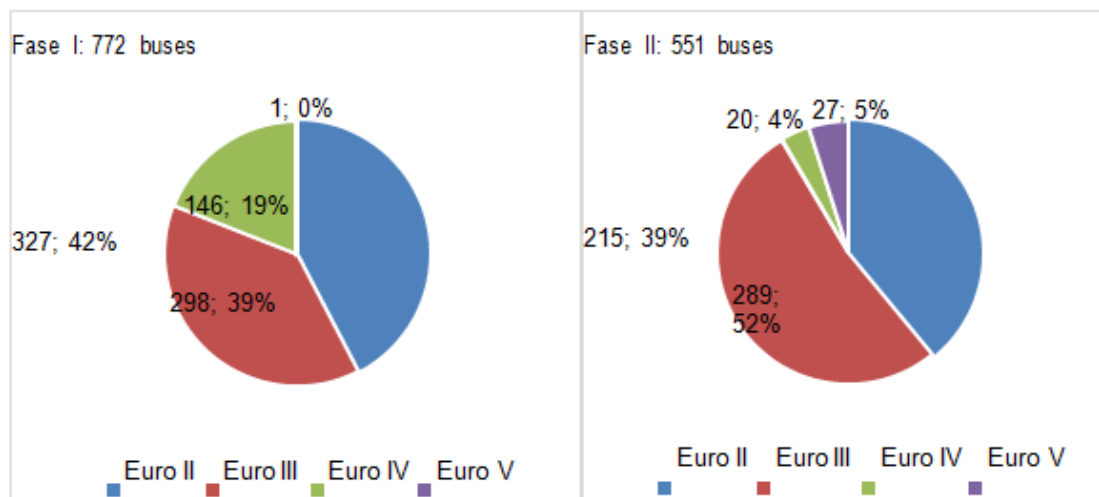


Fuente: Secretaría de Ambiente, 2017

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

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

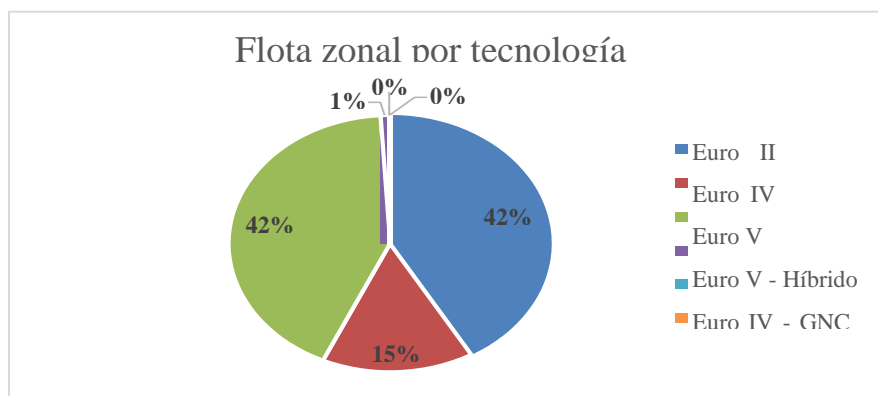
**Ilustración 6. Composición Fase I y II de Transmilenio según tecnología**



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

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

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



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

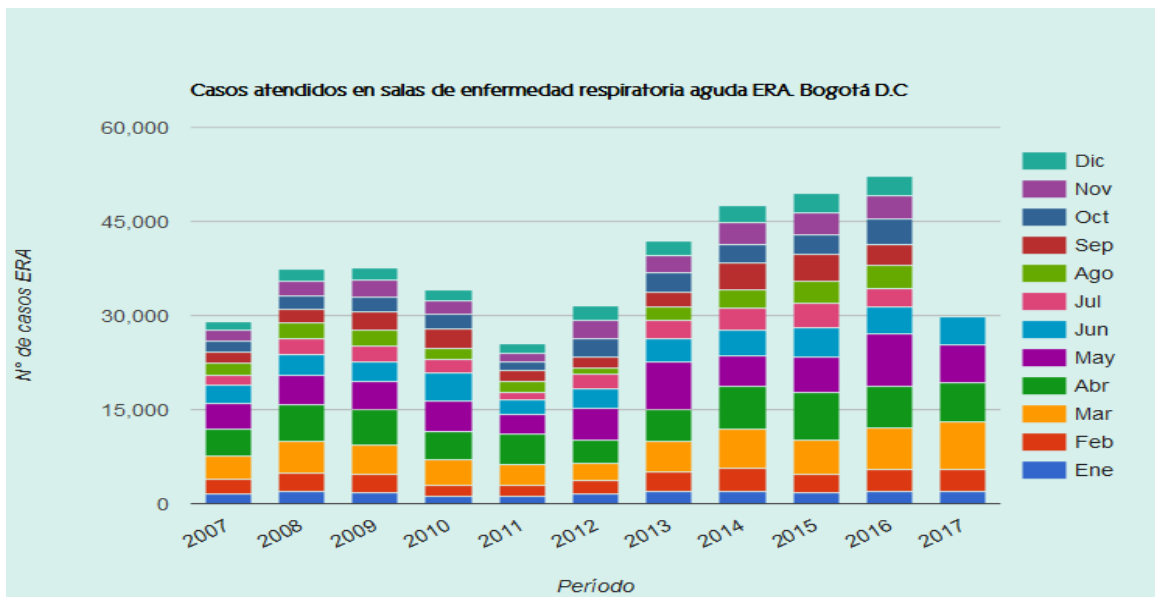
“Si sólo para las fases I y II de Transmilenio se reemplazaran los buses diésel a euro V, la reducción de material particulado sería aproximadamente del 77% y de óxidos de nitrógeno en aproximadamente 15%” tal y como se expuso en la presentación realizada por Transmilenio S.A. en el Concejo de Bogotá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

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



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





Período	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total Año
2007	1508	2378	3808	4178	4019	2935	1718	1766	1804	1717	1833	1400	29.064
2008	1951	2931	5.085	5.767	4.624	3.344	2.672	2.378	2.256	2.199	2.248	1.989	37.444
2009	1.823	2.774	4.802	5.588	4.548	3.080	2.511	2.605	2.770	2.385	2.788	1.897	37.571
2010	1.157	1.789	4.084	4.413	4.892	4.534	2.181	1.740	2.973	2.338	2.223	1.730	34.054
2011	1.166	1.743	3.295	4.992	3.010	2.297	1.233	1.702	1.707	1.439	1.441	1.445	25.470
2012	1.587	2.029	2.782	3.711	5.130	3.089	2.252	1.129	1.706	2.893	2.963	2.258	31.529
2013	2.005	3.092	4.775	5.210	7.462	3.851	2.859	2.114	2.308	3.096	2.744	2.289	41.805
2014	1.979	3.639	6.244	6.871	4.879	4.040	3.535	2.977	4.142	2.907	3.639	2.729	47.581
2015	1.656	3.043	5.399	7.693	5.538	4.747	3.933	3.422	4.404	3.018	3.557	3.082	49.492
2016	1.969	3.459	6.724	6.616	8.316	4.312	2.963	3.575	3.443	3.975	3.803	3.015	52.170
2017	2.010	3.408	7.715	6.229	6.059	4.452							29.873

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

18

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

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

<sup>8</sup> Tomadas de la pág. web: <http://biblioteca.saludcapital.gov.co/ambiental/index.shtml?s=1&id=41&v=1>



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

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

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

El capítulo a continuación permite dar cuenta de la variedad de vehículos eléctricos disponibles en el mercado, y de la necesidad de la implementación de medidas que viabilicen la circulación de toda la tipología de este tipo de vehículos en Bogotá, haciendo más factible la adopción de esta modalidad de transporte incluso en otras regiones del país.

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

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

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

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

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

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

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

Cuentan además con un motor de combustión que hace de generador, cargando linealmente la batería mediante un generador eléctrico cuando esta se descarga, por lo que entra en funcionamiento sin que el propio conductor lo determine. Este motor de combustión es muy pequeño, cargando la batería a un ritmo menor del que se descargan, de ahí que, siendo un vehículo híbrido, se le catalogue de eléctrico (por su tracción 100% eléctrica) con autonomía extendida. (Electromovilidad, s.f).

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

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

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

Hay dos tipos de vehículos híbridos:

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

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

Finalmente, el Micro Hybrid es el menos híbrido:

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

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

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

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

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

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

### viii. Sobre Movilidad Eléctrica

Mejorar las condiciones de calidad de vida de los bogotanos es uno de los propósitos principales para lograr el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible. Lograr reducir los efectos de los gases efecto invernadero es el gran desafío que trae consigo el transporte global en el mundo.

La producción de vehículos en el mundo para el año 2016 según cifras de la Organización Internacional de manufactura de vehículos automotores-OICA fue de 94.976.569 millones de vehículos, un 4.5% más que en el año 2015. Este crecimiento trae consigo una demanda importante de combustibles, así como el aumento de emisiones de gases efecto invernadero y otros contaminantes.

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY AND TYPE 2015-2016 OICA correspondents survey			
ALL VEHICLES	2015	2016	% change
EUROPE	21.167.017	21.699.589	2,5%
AMERICA	20.962.739	20.854.138	-0,5%
- SOUTH AMERICA	3.008.226	2.688.268	-10,6%
COLOMBIA	77.748	79.036	1,7%
ASIA-OCEANIA	47.878.892	51.521.214	7,6%

<b>AFRICA</b>	<b>835.291</b>	<b>901.628</b>	<b>7,9%</b>
<b>OTHERS</b>	0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>90.843.939</b>	<b>94.976.569</b>	<b>4,5%</b>
CARS: BMW, Mercedes, Audi and JLR not reported			

**Tabla 3. Producción de Vehículos, 2015-2016-OICA  
Adaptación Propia**

Según el Informe “Movilidad Eléctrica: Oportunidades para Latinoamérica” del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2017), el despliegue de la movilidad eléctrica en la región significaría una disminución aproximada de 1.4 gigas de toneladas de CO<sub>2</sub> y un ahorro de combustibles cercano a 85 mil millones de dólares para el periodo de 2016 a 2050.

Sin embargo, las emisiones de CO<sub>2</sub> de la flota de vehículos en un escenario al año 2050 superarían más de 800 millones de toneladas al año, frente a 100 millones menos en un escenario de promoción de vehículos eléctricos.

En países como china y países desarrollados las estrategias de promoción y masificación de movilidad eléctrica han sido exitosas superando un parque automotor de un (1) millón de unidades, destacando principalmente dos tipos de tecnologías: los híbridos enchufables y los eléctricos con baterías.

Sin embargo, lograr dicha masificación ha traído consigo superar retos en varios frentes: (I) El primero, El costo incremental del vehículo eléctrico frente al costo del vehículo convencional es uno de los mayores retos; (II) la promoción de normas de eficiencia energética más estrictas tiene como objeto apostarle a reducir la contaminación atmosférica. En otro frente, los beneficios a la salud son cuantificables, por cuanto las emisiones de Co<sub>2</sub> se ven reducidas principalmente asociadas a su uso.

A continuación, podremos observar que países de la región ya cuentan con algún tipo de política de fomento, observemos que medidas:

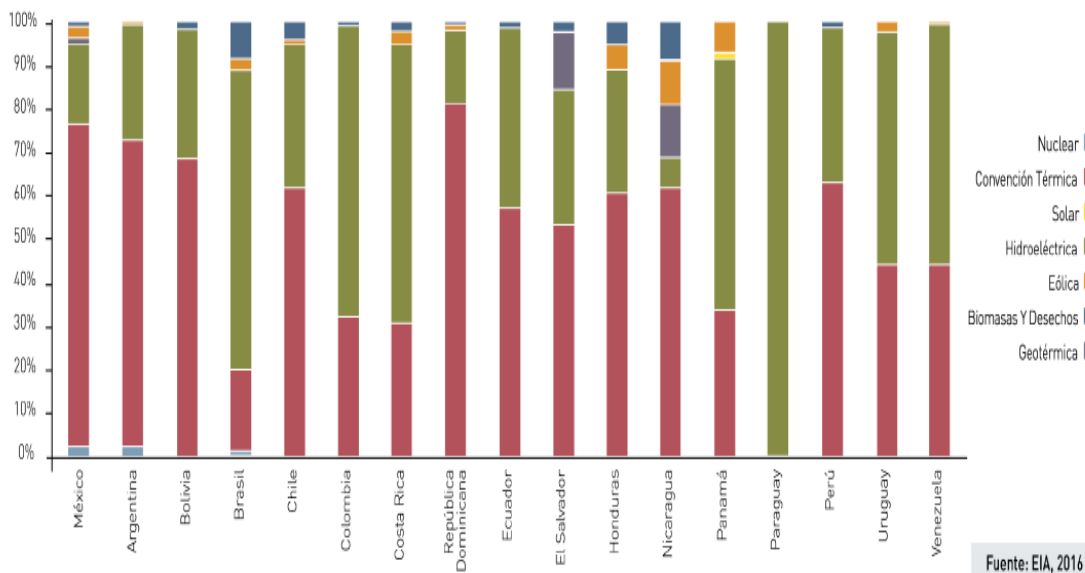
<b>INCENTIV O/PAÍS</b>	<b>Argentina</b>	<b>Brasil</b>	<b>Colombia</b>	<b>Costa Rica</b>	<b>Chile</b>	<b>Ecuador</b>	<b>México</b>	<b>Uruguay</b>
Exención de IVA		x	x			x		
Exención de permiso de circulación		x		x			x	
Exención de programas de restricción vehicular			x	x	x		x	
Exención de impuestos aduaneros			x	x		x		x
Exención de impuestos a consumos especiales				x		x		
Tarifa eléctrica diferenciada					x	x	x	
Exención de impuesto ambiental					x	x		

Algunas medidas adoptadas en la Unión Europea han sido reducir los costos de baterías y vehículos, incremento de red de recarga, restricción de gases contaminantes, normas de eficiencia energética, incentivos tributarios y algunos beneficios como estacionamiento gratis. En los Estados Unidos hay medidas como: subsidios a la compra, red de recarga pública y corredores exclusivos para vehículos de este tipo.

Luego entonces, la electricidad tiene oportunidades importantes como combustible para transporte de pasajeros, tanto en el sector público como privado.

Según el Consejo Mundial de Energía (2017), la definición de sostenibilidad energética está fundamentada en tres dimensiones: a) Seguridad energética; b) equidad energética y sostenibilidad ambiental. Estas tres dimensiones constituyen un trilema que vincula a diversos actores públicos y privados, gobiernos, factores económicos, preocupaciones ambientales y comportamientos individuales que buscan asegurar una transición energética.

En ese orden de ideas, la movilidad eléctrica contribuye a las tres dimensiones: mejoran la eficiencia



energética, aprovechan un 90% del potencial energético del combustible vs. 40% del vehículo a combustión, promueven la diversificación de la matriz energética y reducen la dependencia de importaciones o subsidios a los combustibles fósiles. En cuanto a la sostenibilidad energética, los vehículos eléctricos no emiten gases efectos invernadero, reducen la contaminación auditiva y mejorar la calidad auditiva. En Colombia el costo por Km recorrido de un motor a combustión es 3 veces más costoso que el de un motor eléctrico.

En el contexto latinoamericano, la producción de energía eléctrica ha crecido 4% anual debido a la alta participación de generación hidroeléctrica y un creciente desarrollo de energías no renovables no convencionales, (ONU Medio Ambiente, 2017). El 58% corresponde a fuentes renovables en lo que concierne a capacidad instalada. En países como Paraguay, el 100% de energía es producido por hidroeléctricas.

A continuación, observaremos la capacidad instalada por tipo de fuente en Latinoamérica y el caribe, expresada en porcentajes para el año 2016.

**ilustración 10.**

Para el caso en particular, en 2015 había menos de 4.000 unidades de vehículos eléctricos en la región. Tan solo el 0.3% de la flota total.

En cuanto, a la relación de costo de la gasolina con relación a la electricidad en países de la región, a continuación podemos analizar cómo es en algunos países:

PAÍS	COSTO KM/GASOLINA COSTO KM/ ELECTRICIDAD
Argentina	11





México	8
Chile	5
Brasil	6
Uruguay	4
Colombia	3

**Tabla 4. Fuente: Movilidad Eléctrica Oportunidades para Latinoamérica, PNUMA**

• **CONTEXTO NACIONAL Y DISTRITAL**

De acuerdo al reciente informe de percepción ciudadana 2017, presentada por Bogotá como vamos, el 65% de los ciudadanos en Bogotá percibe que sus trayectos habituales fueron mayor frente al año 2016. Ello tiene alto grado de importancia dado que dicho tiempo de desplazamiento afecta en gran parte la calidad de vida. Así mismo, los ciudadanos manifiestan alto grado de insatisfacción con la contaminación del aire en la ciudad, siendo el segundo factor que mayor preocupa.

Lo anterior, y teniendo en cuenta que la movilidad es un factor clave en la calidad de vida, y guarda relación con los resultados del estudio de calidad de vida que publicó MERCER, el pasado mes de marzo de 2017, donde califica a Bogotá en el puesto 129 en el ranking de calidad de vida, entre 231 ciudades analizadas .

De otra parte, de acuerdo a las cifras facilitadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, el número de vehículos registrados en el parque automotor para el año 2016 fue de 2.236.363 vehículos con corte a diciembre del año 2016.

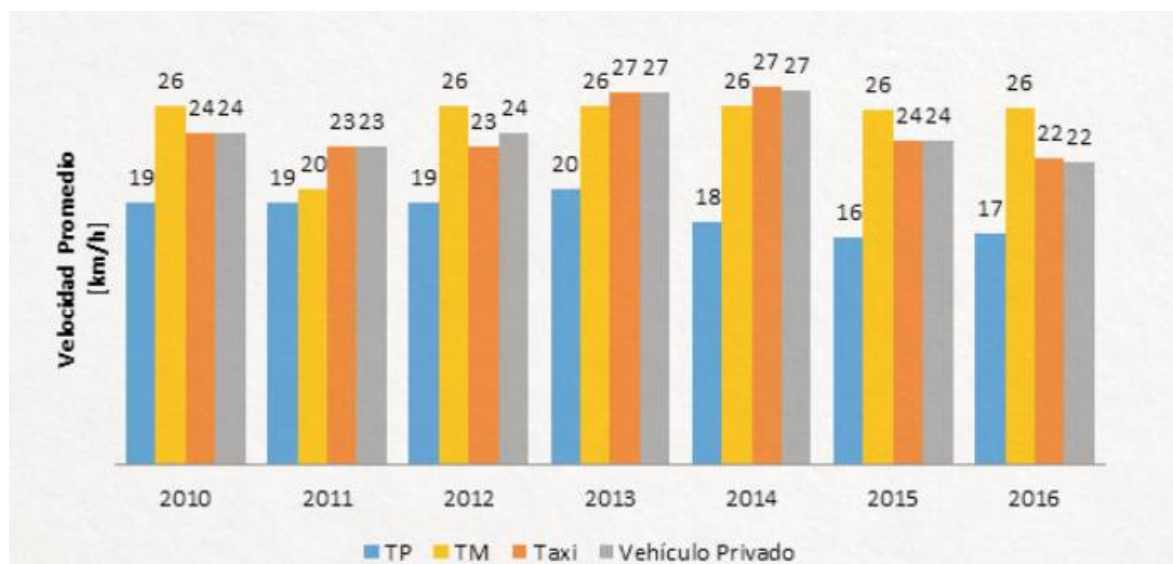
A continuación, podemos observar el crecimiento del parque automotor entre los años 2010 y 2016.

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016
<b>Total Vehículos RDA</b>	1.392.931	1.572.711	1.793.962	1.894.674	2.042.890	2.148.541	2.236.363

**Tabla 5. Parque Automotor 2010-2016  
Secretaría Distrital de Movilidad**

El incremento de la flota de vehículos entre el año 2015 y 2016, fue de un 4.09%. En los últimos años, la velocidad promedio de desplazamiento se ha reducido, logrando registrar 21.8 Km/h durante el año 2016. Según registros suministrados por la Secretaría de Movilidad entre el año 2002 y 2008 la velocidad promedio para los automóviles era de 31.1 km/h. Desde entonces la velocidad es cada vez menor, con un promedio de 24,5 km/h para el periodo entre 2009 y 2016, posiblemente relacionado con el crecimiento del parque automotor que transita en la ciudad y otros factores, que limitan la velocidad de recorrido en diversos sectores.

**En la siguiente figura se observa que aquellos que comparten la misma infraestructura vial, como son los taxis y los vehículos particulares, han reducido su velocidad promedio en los últimos años.**



**Ilustración 11. Velocidades promedio por modo de transporte (km/h), 2016**  
Informe de Calidad de Vida de Bogotá 2016

De otra parte, la cantidad de vehículos registrados conforme a la base de datos del Registro Distrital de Automotores-RDA- muestra que tan solo en el 2011 se registró el primer vehículo eléctrico en la ciudad, contando con solo 1095 vehículos Diesel-eléctrico y eléctricos a diciembre del año 2016. Una cifra muy baja si se tiene en cuenta que la cifra de vehículos que funcionan a base de Diesel y Gasolina superan los 1.431. 903 vehículos. De ahí la importancia de promover alternativas o medidas que permitan incentivar el uso de vehículos eléctricos.

Cabe resaltar, que tanto la Administración Distrital, como el Concejo de Bogotá, adelantan iniciativas para mejorar las condiciones de movilidad, es así, que el Alcalde Mayor de la ciudad y el Presidente del Concejo de Bogotá, sancionaron el Acuerdo 663 del 3 de marzo de 2017 “Por medio del cual se crea la Estrategia de Movilidad Sostenible en el Distrito Capital” .

La Estrategia de Movilidad Sostenible contempla el uso del carro compartido, como una posibilidad de optimizar el uso de los vehículos, completando el cupo del automóvil con otros ciudadanos, los cuales de otra manera, sacarían a las vías sus vehículos propios, con espacios vacíos, o que usarían el saturado servicio público del Sistema Integrado de Transporte – SITP o TRANSMILENIO, esta razón hace pensar que el “carpooling” tenga un impacto positivo en la ciudad, pues al tener un menor número de carros circulando, se reducen los espacios para parqueaderos, aumentando así, el espacio disponible en vías para otras alternativas de transporte.

Colombia en el año 2012 reglamentó otorgamiento de incentivos tributarios a vehículos de tecnologías limpias, incluidas la eléctrica e híbrida.

En Bogotá, la primera estación de vehículos abrió en el 2012, hasta finales de 2015 solo existían 126 vehículos eléctricos de batería (VEB) registrados.

Las principales razones del reducido número de VEBs se debe a la falta de incentivos adicionales de compra, que incluya a sus accesorios, otro motivo son sus altos precios, además de que existen limitados puntos de carga y falta de conocimiento en el mercado local. Sin embargo, los números más recientes muestran que ha habido una mejor penetración de mercado en el segundo semestre del 2015, con 114 Renault vendidos solo en ese mes, de un total de 203 en el año (Groupe Renault 2016).

## ix. Experiencias nacionales e internacionales

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

### ASIA

#### China

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

#### Shenzhen

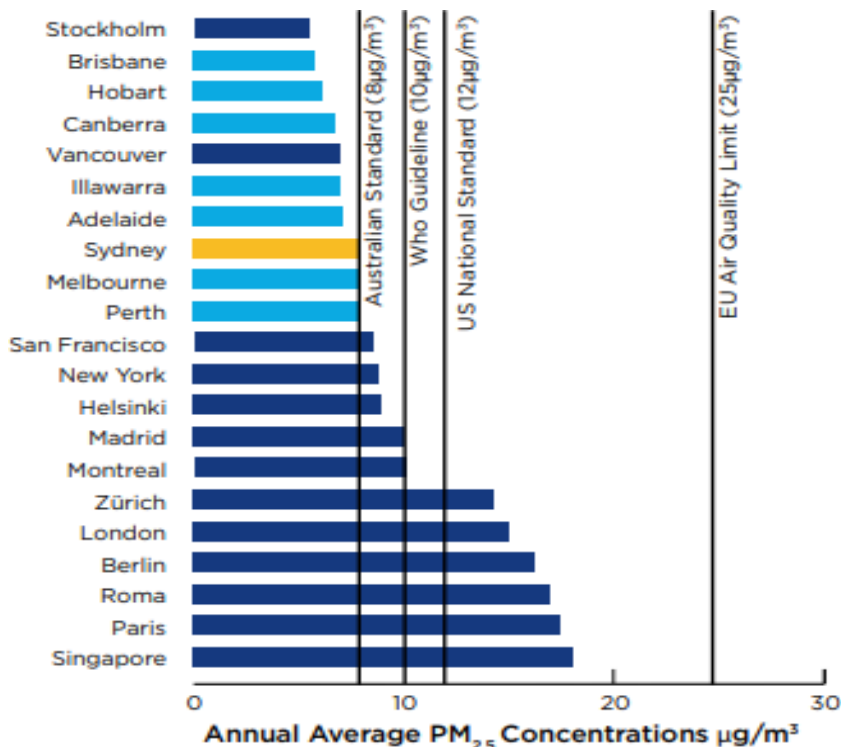
Shenzhen es una metrópolis icono en la movilidad inteligente, con 12 millones de habitantes, es la primera del mundo cuya flota de 16.359 ómnibus del sistema público, son totalmente eléctricos. Su flota es considerada una de las más grandes del mundo. Sus autobuses son de la marca BYD, que tiene su sede principal en esta ciudad. Se prevé, para el año 2020 que la ciudad reemplace la totalidad de la flota de taxis por autos eléctricos (Werwitzke, 2018). Diferentes reformas y obras de infraestructura, se vienen adelantando

para la instalación de 8000 puntos de carga en 510 estaciones de bus. Además, la administración planea instalar estaciones de carga gratis en las casas de los clientes.

#### Oceanía

##### Australia

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

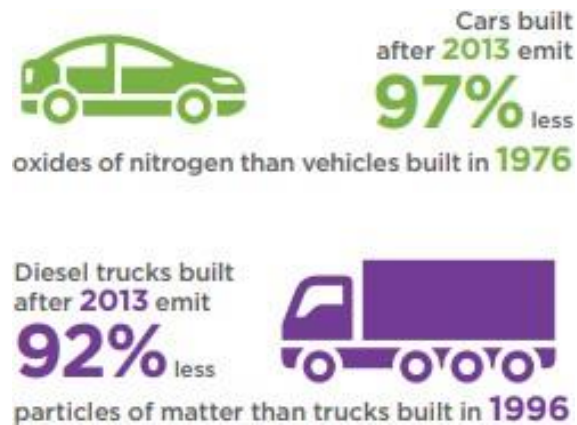


Air quality in Sydney and internationally.  
Source: World Health Organisation

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

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





(NSWGovernment, 2018)

Junto con la entrada en operación de esta normativa, en el 2010 se reguló estrictamente las emisiones de vehículos diésel “de carretera”, es decir camiones de tránsito por autopista y buses de turismo. Posteriormente en el año 2013 se reguló todos los vehículos, es decir bulldóceres, tractores, montacargas, excavadoras, motoniveladoras, cuya vida útil es larga y son importantes fuentes de partículas finas y óxidos de nitrógeno en áreas metropolitanas y regionales. etc., con el fin de reducir en todo lo posible las emisiones por parte de las fuentes móviles, ya que el 15% de los motores “on-road diésel” es decir 10.000 están ubicados en NSW GMR (EPA, 2015, pág. 34). Estos vehículos emiten 13.500 toneladas

de PM 10 anualmente, lo que evidencia la importancia del control de emisiones de la totalidad del parque automotor de las ciudades.

## Europa

### Noruega

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

Noruega demuestra que una política energética equilibrada, un consenso político adecuado y la asignación de recursos económicos, son factores clave para la implementación de un modelo de transporte sostenible exitoso. Esta ha sido quizá, la conclusión más sólida emitida en los diferentes eventos y encuentros internacionales cuyo foco de atención se sitúa en los niveles de emisión de Material Particulado principalmente. Según un reporte citado por el “Foro Económico Mundial (WEF) en el 2017, el 17.6% de las matrículas de vehículos nuevos correspondió a eléctricos y un 33% a híbridos” (Dinero, 2017, pág. 2). Lo que se explica por el fortalecimiento de un modelo que garantiza la adquisición fácil del vehículo, a través de incentivos fiscales y económicos, y también procurar el fácil uso del mismo, es decir proveer facilidades de parqueo, bajo costo de recarga, o pago de peajes, y la infraestructura necesaria.

## África

### Marruecos

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

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

## América

### Estados Unidos

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

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

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

## América Latina

### Santiago de Chile.

La ciudad ha incluido vehículos eléctricos en su flota.

### Medellín.

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



## Buenos Aires.

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

## Bogotá.

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

## x. Objetivos de Desarrollo Sostenible

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

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

El objetivo 7 sobre energía asequible y no contaminante, hace alusión al ritmo de la economía global dependiente de los combustibles fósiles y el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero que impactan el sistema climático a nivel global. Así, los objetivos del presente proyecto de acuerdo, se encuentran coordinados con las ambiciones de las principales metrópolis del mundo, en el reemplazo de buses de transporte público tradicional, y de vehículos particulares, por flotas de vehículos eléctricos, y/o híbridos, que utilicen fuentes de energía menos contaminantes en términos de Material Particulado.

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

Respecto al objetivo 9 Industria, Innovación e infraestructura, es importante mencionar que dado que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, es necesario la inversión en infraestructura y la innovación, de manera más inmediata en el sector del transporte masivo y de la energía

renovable (UNDP, 2012, pág. 9). Es claro que, los avances tecnológicos pueden contribuir en soluciones de tipo económico y ambiental, a través de industrias sostenibles, la inversión en la investigación y la innovación científica. Este objetivo es importante para la realización del objetivo 12, Producción y consumo responsables, ya que la reducción de la huella ecológica se materializa mediante un cambio en los métodos de producción y consumo de bienes y recursos, es decir con innovación, tecnología e investigación, aplicadas a la gestión eficiente de los recursos naturales compartidos, aire, tierra, agua en este caso, y a la forma en cómo se eliminan los desechos tóxicos, factor vitales para lograr una producción y consumo limpio.

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

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

#### 4. MARCO JURÍDICO

##### a. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

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

##### b. LEYES.

- **Ley 1844 del 14 de Julio de 2017. “Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo de París», adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París Francia.”**

##### **ACUERDO DE PARIS.**

###### Artículo 2°

1. El presente Acuerdo, al mejorar la aplicación de la Convención, incluido el logro de su objetivo, tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello:

(...) b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y (...)

- **LEY 1205 DE 2008**, Con el propósito de mejorar la calidad de vida y garantizar el derecho constitucional al goce de un ambiente sano, declárese de interés público colectivo, social y de conveniencia nacional, la producción, importación, almacenamiento, adición y distribución de combustibles diésel, que minimicen el impacto ambiental negativo y que su calidad se ajuste a los parámetros usuales de calidad internacional.
- **Ley 629 de 2000. "Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático"** Las Partes deberían tomar medidas de precaución para prevenir, prevenir o reducir al mínimo las causas del cambio climático y mitigar sus efectos adversos. Cuando haya amenaza de daño grave o irreversible, no debería utilizarse la falta de total certidumbre científica como razón para posponer tales medidas, tomando en cuenta que las políticas y medidas para hacer frente al cambio climático deberían ser eficaces en función de los costos a fin de asegurar beneficios mundiales al menor costo posible. A tal fin, esas políticas y medidas deberían tener en cuenta los distintos contextos socioeconómicos, ser integrales, incluir todas las fuentes, sumideros y depósitos pertinentes de gases de efecto invernadero y abarcar todos los sectores económicos. Los esfuerzos para hacer frente al cambio climático pueden llevarse a cabo en cooperación entre las Partes interesadas.
- **Ley 769 del 6 de Agosto del 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"**. Artículo 2. Definiciones
- **Ley 697 del 3 de Octubre de 2001. "Mediante la cual se fomenta el uso racional y eficiente de la energía, se promueve la utilización de energías alternativas y se dictan otras disposiciones."**

*Artículo 1°. Declárase el Uso Racional y Eficiente de la Energía (URE) como un asunto de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección al consumidor y la promoción del uso de energías no convencionales de manera sostenible con el medio ambiente y los recursos naturales.*

*Artículo 3°. Definiciones. Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley se entiende por*

*1. URE: Es el aprovechamiento óptimo de la energía en todas y cada una de las cadenas energéticas, desde la selección de la fuente energética, su producción, transformación, transporte, distribución, y consumo incluyendo su reutilización cuando sea posible, buscando en todas y cada una de las actividades, de la cadena el desarrollo sostenible.*

*2. Uso eficiente de la energía: Es la utilización de la energía, de tal manera que se obtenga la mayor eficiencia energética, bien sea de una forma original de energía y/o durante cualquier actividad de producción, transformación, transporte, distribución y consumo de las diferentes formas de energía, dentro del marco del desarrollo sostenible y respetando la normatividad, vigente sobre medio ambiente y los recursos naturales renovables.*

*3. Desarrollo sostenible: Se entiende por desarrollo sostenible el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.*

*4. Aprovechamiento óptimo: Consiste en buscar la mayor relación beneficio-costos en todas las actividades que involucren el uso eficiente de la energía, dentro del marco del desarrollo sostenible y respetando la normatividad vigente sobre medio ambiente y los recursos naturales renovables.*

- **Ley 164 de 1994. "Por medio de la cual se aprueba la "Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992."** cuyo

objetivo es la estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático.

- **Ley 99 del 22 de Diciembre de 1993.** “*Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.*”

**Artículo 1º.- Principios Generales Ambientales.** La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

6. La formulación de las políticas ambientales tendrá en cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. El Estado apoyará e incentivará la conformación de organismos no gubernamentales para la protección ambiental y podrá delegar en ellos algunas de sus funciones.

11. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial.

- **ARTÍCULO 63** señala que con fundamento en el principio de Rigor Subsidiario, las normas y medidas de policía ambiental; es decir, aquéllas que las autoridades ambientales expidan para la regulación del uso, manejo, aprovechamiento y movilidad de los recursos naturales renovables, o para la preservación del medio ambiente natural, bien sea que limiten el ejercicio de derechos individuales y libertades públicas para la preservación o restauración del medio ambiente, o que exijan licencia o permiso para el ejercicio de determinada actividad por la misma causa, podrán hacerse sucesiva y respectivamente más rigurosas, pero no más flexibles, por las autoridades competentes del nivel regional, departamental, Distrital o municipal, en la medida en que se desciende en la jerarquía normativa y se reduce el ámbito territorial de las competencias, cuando las circunstancias locales especiales así lo ameriten.
- **ARTÍCULO 65**, establece que corresponde en materia ambiental a los municipios y distritos, dictar con sujeción a las disposiciones legales reglamentarias superiores, las normas necesarias para el control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico.
- **ARTÍCULO 66**, los municipios y distritos con población igual o superior a un millón (1.000.000) de habitantes ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo aplicable al medio ambiente urbano.
- **DECRETO LEY 2811 DE 1974**, artículo 75 indica que, para prevenir la contaminación atmosférica se dictarán disposiciones concernientes, entre otros aspectos, a la calidad que debe tener el aire, como elemento indispensable para la salud humana, animal o vegetal; los métodos más apropiados para impedir y combatir la contaminación atmosférica; restricciones o prohibiciones a la circulación de vehículos y otros medios de transporte que alteren la protección ambiental, en lo

relacionado con el control de gases, ruidos y otros factores contaminantes; la circulación de vehículos en lugares donde los efectos de contaminación sean más apreciables; el empleo de métodos adecuados para reducir las emisiones a niveles permisibles.

### c. DECRETOS NACIONALES.

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

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

### NORMATIVIDAD DISTRITAL

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

- **Plan de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”**

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

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

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

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

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

Los Pilares y Ejes Transversales prevén la intervención pública para atender prioritariamente a la población más vulnerable, de forma tal que se logre igualdad en la calidad de vida, se materialice el principio



constitucional de igualdad de todos ante la ley y se propicie la construcción de comunidad y cultura ciudadana a través de la interacción de sus habitantes para realizar actividades provechosas y útiles para ellos mismos y para la sociedad.

Los programas asociados a cada uno de los pilares están orientados a propiciar que se esperen alcanzar en la manera de vivir de los habitantes de Bogotá y a hacer un modelo de ciudad un medio para vivir bien y mejor<sup>9</sup>.

En ese orden de ideas, en lo referente al eje transversal, sostenibilidad basada en la eficiencia energética, se contempla el programa “Ambiente sano para la equidad y disfrute del ciudadano”, cuyo propósito es mejorar la calidad ambiental de la ciudad a través del control de recursos aire, agua, ruido, paisaje y suelo, buscando impactar positivamente en la calidad de vida de los ciudadanos y desarrollando acciones de mitigación al cambio climático; Dentro de las estrategias, se contempla como acción prioritaria la renovación paulatina del parque automotor del sistema de transporte público de la ciudad.

- **Acuerdo 619 del 29 de septiembre de 2015.** *"Por el cual se dictan normas para estimular el uso de vehículos eléctricos e híbridos como una estrategia para mitigar el cambio climático en el Distrito Capital"*

**ARTÍCULO 1°.** El presente Acuerdo tiene como objeto fomentar el uso de vehículos eléctricos e híbridos en el Distrito Capital, para reducir los gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire.

- **Acuerdo 663 del 3 de Marzo de 2017.** *"Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital."*

**ARTÍCULO 1°.** **Objeto.** La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional **que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte**, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad. (...)

**ARTÍCULO 2°.** **Objetivos.** La Estrategia institucional tendrá, entre otros, los siguientes objetivos:

- Reducir los niveles de contaminación ambiental producidos por fuentes móviles.
- Reducir los niveles de contaminación auditiva.
- Ofrecer a los ciudadanos alternativas para desincentivar el uso del vehículo particular.

(...)

- **Acuerdo 257 de 2006.** *"Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, distrito capital, y se expiden otras disposiciones."*

De conformidad con el artículo 108, literales b y e, y complementario con los artículos 2, literal b y artículo 2, literal b, señala que la la Secretaría Distrital de Movilidad tiene entre otras, las funciones de fungir como autoridad de tránsito y transporte, y diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

- **Acuerdo 391 de 2009.** *"Por medio del cual se dictan lineamientos para la formulación del Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al cambio climático y se dictan otras disposiciones"* establece en su artículo 2° las estrategias que deberán incluirse en el Plan, entre ellas: *"b. Mejorar la observación sistemática del clima, los gases de efecto invernadero –GEI- y sus precursores. (...) e. Generación de nuevos hábitos, consumo y promoción de renovación tecnológica.(...)"*
- **Decreto Distrital 596 de 2011.** *"Por medio del cual se adopta la Política Distrital de Salud Ambiental"*

<sup>9</sup> Plan Distrital de Desarrollo, 2016-2020. Introducción. Pág. 26



para Bogotá, D.C. 2011- 2023." cuyo objetivo general es incidir positivamente sobre las condiciones sanitarias y socio ambientales que determinan la calidad de vida y salud de los habitantes del Distrito Capital.

- **Decreto Distrital 677 de 2011.** "Por medio del cual se adoptan medidas para incentivar el uso del vehículo eléctrico en el Distrito Capital, se autoriza una operación piloto y se dictan otras disposiciones"
- **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.". Que los numerales 9° y 14 del artículo 8° consagran como objetivos para alcanzar los fines del mismo, reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente y, promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

A su paso, el artículo 90 Ibídem dentro de otros proyectos ambientales, prevé el fomento de los proyectos relacionados con el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel internacional.

- **Resolución 6919 de 2010.** "Por la cual se establece el Plan Local de Recuperación Auditiva, para mejorar las condiciones de calidad sonora en el Distrito Capital."-Secretaría Distrital de Ambiente.
- **Resolución 2254 de 2017. MINAMBIENTE :** "Por la cual se adopta la Norma de calidad del Aire-Ambiente y se dictan otras disposiciones"
- **CONPES 3344 de 2005.** Lineamientos para la formulación de políticas y estrategias intersectoriales para la prevención y el control de la contaminación del aire en las ciudades y zonas industriales de Colombia. El numeral IV del citado documento contempla los lineamientos que deberán ser tenidos en cuenta para la definición de las políticas y estrategias nacionales y locales de prevención y control de la contaminación causada por fuentes fijas y móviles, entre ellos, el "*Desarrollo de Incentivos Económicos*", en virtud del cual, las políticas y estrategias locales de prevención y control de la contaminación del aire incluirán instrumentos económicos e incentivos que favorezcan el desarrollo y la adopción de tecnologías eco-eficientes y el consumo de combustibles limpios o menos contaminantes.
- **CONPES 3550 de 2008.** "*Lineamientos para la formulación de la Política Integral de Salud Ambiental con énfasis en los componentes de calidad de aire, calidad de agua y seguridad química*", consagra como objetivo principal el de definir los lineamientos generales para fortalecer la gestión integral de la salud ambiental orientada a la prevención, manejo y control de los efectos adversos en la salud resultado de los factores ambientales, como base para la formulación de la Política Integral de la Salud Ambiental.

## 5. IMPACTO FISCAL

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

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

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

*"(...) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de*

*Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.*

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- «Global Metro Monitor». . (2014). «*Global Metro Monitor*». .
- Ballesteros, R. (7 de Noviembre de 2017). El modelo de movilidad eléctrica de Noruega: apostando por el equilibrio energético y medioambiental. *El País*.
- BID. (2016). Informe Mapa de Referencia. *Smart Grids Colombia Visión 2030*, 12. Bogotá, A. d. (s.f.). *Acuerdo 619 de 2015*.
- Constructores. (2016). PSA crea un OpenLab en Marruecos para investigar sistemas de movilidad sostenible. *AutoRevista*.
- Cortés, M. (2016). *Eficiencia de remoción de material particulado usando filtros de partículas en vehículos diésel del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.* Obtenido de [http://www.bdigital.unal.edu.co/54183/1/mariacarolina\\_cortesduarte.2016.pdf](http://www.bdigital.unal.edu.co/54183/1/mariacarolina_cortesduarte.2016.pdf)
- Decreto 1421 de 1993, Título II (ART. 12, N 1°-7°).
- Dinero. (4 de Noviembre de 2017). Noruega, un ejemplo mundial en utilización de vehículos eléctricos e híbridos. *Dinero*, pág. 2.
- Electromovilidad. (s.f). *Electromovilidad*. Obtenido de Electromovilidad: <http://electromovilidad.net/tipos-de-coches-electricos/>
- EPA. (2015). *Managing particles and improving air quality in NSW*. Sydney - Australia.
- ICCT. (2016). *The International Council on Clean Transportation*. Obtenido de A technical summary of Euro 6/IV vehicle emission standards: VI\_briefing\_jun2016.pdf
- IDEAM. (2016). *Informe del Estado de la Calidad del Aire en Colombia 2011-2015*. Bogotá.
- Ley 99 de 1993 , Título I (N. 11°).
- Lopez, G., & Galarza, S. (2016). *Movilidad Eléctrica Oportunidad para todos*. ONU Ambiente/ UN Environment.
- Marshall, J., & Nazaroff, W. (2006). *Intake fraction*. EEUU.
- MinAmbiente. (pk). *Protocolo de Kioto (pk)*. Gobierno de Colombia. Obtenido de [minambiente.gov.co](http://minambiente.gov.co).
- Ministerio de Transportes y telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes. (2002). *Biblioteca Nacional de Chile*. Obtenido de Decreto 138, <https://www.leychile.cl/Consulta/listaMasSolicitudesxmat?agr=1020&sub=492&tipC>
- Morales Betancourt, R., Galvis, B., Balachandran, S., Ramos - Bonilla, J., Sarmiento, O., Gallo - Murcia, S., & Contreras, Y. (2017). Exposure to fine particulate, black carbon, an particle number concentration in transportation microenvironments. *Atmospheric Environments* 157 ,

135 - 145.

- Nelson, L. (21 de Julio de 2017). L.A Metro wants to spend \$138 million on electric buses. The goal: an emission-free fleet by 2030. *Los Angeles Times*.
- NSWGovernment. (2018). *Sydney's air quality*. Factsheet.
- OCDE. (2017). *Air and GHG emissions (indicator)*. Obtenido de 10.1787/93d19cf7-en Rojas, N. (2010). *Aire y problemas ambientales de Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Saldarriaga, C. (2011). Análisis Costo- Beneficio del Programa de Gas Natural Vehicular aplicado en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. *Universidad Nacional de Colombia*, 143 - 150.
- Secretaría de Ambiente. (2016). *Conozca el Índice Bogotano de Calidad del Aire, IBOCA*. Bogotá.
- Secretaría de Ambiente. (2016). *Informe Anual de Calidad del Aire En Bogotá*. Bogotá.
- UNDP. (2012). Energía Asequible y no contaminante. En UNDP, *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Río de Janeiro, Brazil.
- University College of London, & Universidad de los Andes. (2013). *Marco Teórico de contaminación atmosférica en Colombia*. Bogotá.
- Werwitez, C. (3 de January de 2018). Shenzhen completes its vast electric bus mission. *Electrive*.
- WHO. (2005). *Air Quality Guidelines. Global Update*. Retrieved 2013 йил Marzo.from[http://www.euro.who.int/data/assets/pdf\\_file/0005/78638/E90038](http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0005/78638/E90038).
- WHO. (2005). *Guía de calidad del aire de la OMS relativas al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre*. . OMS.

## 7. CONCLUSIÓN.

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

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

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

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

utilicen vehículos automotores cero emisiones, se mejore la calidad del aire y la salud de quienes viven en la Capital de la República.

Sin otro particular.

Cordialmente,

**DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

**ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

**LUCÍA BASTIDAS UBATÉ**  
Concejal  
Partido Verde

**GLORIA ELSY DÍAZ MARTÍNEZ**  
Concejal  
Partido Conservador

**EMEL ROJAS CASTILLO**  
Concejal  
Partido Libres

**EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO**  
Concejal  
Partido Verde

**JOSÉ DAVID CASTELLANOS ORJUELA**  
Concejal  
Partido Cambio Radical

**HOSMAN YAITH MARTÍNEZ MORENO**  
Concejal  
Partido Verde

**YEFER YESID VEGA BOBADILLA**  
Concejal  
Partido Cambio Radical

*Original no firmado*  
**JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA**  
Concejal  
Partido ASI

**NELSON ENRIQUE CUBIDES SALAZAR**  
Concejal  
Partido Conservador

**MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO**  
Concejal  
Partido Polo Democrático

**MARIA FERNANDA ROJAS**  
Concejal  
Partido Verde

*Original no firmado*  
**CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS**  
Concejal  
Partido Cambio Radical

**DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

**RUBEN DARÍO TORRADO PACHECO**  
Concejal  
Partido de la U

**CELIO NIEVES HERRERA**  
Concejal  
Partido Polo Democrático

**ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA**  
Concejal  
Partido Cambio Radical

**JORGE EDUARDO TORRES**  
Concejal  
Partido Alianza Verde

**ANDRES EDUARDO FORERO MOLINA**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

**PEDRO JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

**DANIEL PALACIOS MARTINEZ**  
Concejal  
Partido Centro Democrático

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 422 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

#### **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROMOCIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y DEMÁS TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES DIRECTAS DE MATERIAL PARTICULADO EN BOGOTÁ D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, y en especial las conferidas en el artículo 8 y los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

#### **ACUERDA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** La presente iniciativa tiene por objeto adoptar medidas para la promoción, el fomento y la masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá D.C., buscando estimular el uso de este tipo de vehículos por parte de los ciudadanos, así como promover la renovación por tecnologías limpias en los vehículos oficiales, la flota del Sistema Integrado de Transporte-SITP y demás fuentes móviles que circulen en la ciudad, buscando el mejoramiento de la calidad del aire, el cuidado del medio ambiente y la salud de los bogotanos.

**ARTÍCULO 2. FORMULACIÓN DEL PLAN.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y demás entidades competentes en la materia, desarrollará el presente Acuerdo a través de la formulación del Plan de Movilidad Eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado, dentro de los doce (12) meses siguientes a la sanción del presente acuerdo, y cuyos objetivos incluirán los siguientes:

1. Propender porque desde el año 2.030, el 100% de los vehículos oficiales nuevos o aquellos contratados para la prestación de dichos fines, que circulen en el Distrito Capital, operen con motores eléctricos o que generen cero emisiones directas de material particulado.
2. Propender porque desde el año 2.025, el 100% de los vehículos nuevos que operen en el sistema de Transporte Público del Distrito Capital, lo hagan con motores eléctricos que generen cero emisiones directas de material particulado.
3. Propender porque desde el año 2.030, todos los vehículos de carga que circulen en la ciudad, operen con motores eléctricos o que generen cero emisiones directas de material particulado.
4. Propender porque desde el año 2.040, todos los vehículos de servicio público o particular que circulen en el Distrito Capital, operen con motores eléctricos o que generen cero emisiones de material particulado.

En la formulación e implementación del plan podrán participar, además del Gobierno Distrital, el Grupo de Energía de Bogotá, los sectores públicos, privados, colectivos, asociaciones gremiales y organizaciones no gubernamentales, miembros de la academia, ciudadanía en general y demás actores que se considere pertinentes.

**PARÁGRAFO 1.** Cuando no esté disponible la tecnología para lograr los objetivos de que trata el presente artículo se propenderá por la utilización de la tecnología de menor emisión directa de material particulado disponible.

**PARÁGRAFO 2.** En la formulación del Plan de qué trata el presente artículo, se establecerán metas periódicas, para que de forma progresiva y adaptable a los cambios sociales, económicos y teniendo en cuenta la evolución del mercado de los vehículos que trabajan con tecnologías que generen cero emisiones directas, se cumplan los objetivos establecidos.



Así mismo, el plan deberá ser revisado cada cinco años en aras de conocerse los avances y retos en la implementación del mismo y realizar las modificaciones pertinentes.

**PARÁGRAFO 3.** En aras de dar cumplimiento a los numerales 1 y 2 del presente artículo, el Distrito Capital promoverá e incentivará la renovación de la flota diésel y/o a gasolina del Sistema Integrado de Transporte Público, para que en su lugar se utilicen vehículos con tecnologías eléctricas o que generen cero emisiones directas de material particulado.

**PARÁGRAFO 4.** Para la expedición del Plan al cual hace referencia el presente Acuerdo, la administración podrá tener en cuenta, modificar, unificar o derogar las disposiciones presentes en el Decreto Distrital 477 de 2013 y demás normas relacionadas.

**PARÁGRAFO 5.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Ambiente, presentará al Concejo de Bogotá D.C. un informe anual sobre el desarrollo y avance del Plan de Movilidad Eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas.

**ARTÍCULO 3. DE LAS MEDIDAS.** La Administración Distrital, previo estudio técnico, podrá adoptar las siguientes medidas e incentivos para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica en la ciudad:

- 3.1 Definir los incentivos a propietarios y operadores del Sistema de Transporte Público que adquieran vehículos con energía eléctrica o demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado para operar su flota.
- 3.2 Promover el ingreso de taxis eléctricos mediante la reposición; es decir, luego de la desintegración y cancelación de matrícula del vehículo anterior.
- 3.3 Promover la instalación de puntos de carga para los vehículos que generen cero emisiones directas de material particulado, en puntos estratégicos de la ciudad como zonas de parqueo en vía y fuera de vía.
- 3.4 Realizar las acciones necesarias para garantizar que la infraestructura para la carga de vehículos eléctricos, esté contemplada en el Plan de Ordenamiento Territorial y demás normas urbanísticas pertinentes.
- 3.5 Implementar la estrategia para la adecuada disposición final y aprovechamiento de las baterías que usan los vehículos eléctricos.
- 3.6 Divulgar a la ciudadanía los beneficios expuestos en los Decretos Distritales 575 de 2013 y 054 de 2017 y demás normas que lo complementen o modifiquen, sobre las exenciones de restricción vehicular allí contenidas.
- 3.7 Gestionar y promover el desarrollo de asociaciones público privadas en pro de la masificación eléctrica.
- 3.8 La Administración Distrital estudiará la posibilidad de ofrecer beneficios a los propietarios de vehículos eléctricos o que generen cero emisiones directas de material particulado, matriculados en la ciudad.

**PARÁGRAFO.** La Administración Distrital promoverá acciones de comunicación con el fin de socializar las medidas establecidas en el presente artículo.

**ARTÍCULO 4. FOMENTO A LA INVESTIGACIÓN.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Secretaría Distrital de Ambiente, realizarán acciones encaminadas al fomento de la investigación de Tecnologías Eléctricas o nuevas tecnologías cero emisiones directas de material particulado para el Sistema Integrado de Transporte Público y demás fuentes móviles del Distrito Capital, dentro del cual se ponga a prueba y desarrolle el uso de este tipo de tecnologías en el transporte público de la ciudad, así como del análisis de la calidad del aire.

**ARTÍCULO 5. DE LAS ENTIDADES RESPONSABLES.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, de forma unificada y dentro del ámbito de sus competencias, emprenderán las acciones necesarias para articular a las entidades de carácter distrital para realizar el diagnóstico que conlleve al diseño e implementación de dichas medidas.

**ARTÍCULO 6. REGLAMENTACIÓN.** La Administración Distrital expedirá la respectiva reglamentación dentro de los doce (12) meses siguientes a la sanción del presente acuerdo.

**ARTÍCULO 7. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ**  
Presidente

**DAG OBERTO GARCÍA BAQUERO**  
Secretario General de Organismo de  
Control

**ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO**  
Alcalde Mayor de Bogotá

## PROYECTO DE ACUERDO N° 423 DE 2018

### PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 51 DE 2001 “POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS PARA LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LA MUJER EN ESTADO DE EMBARAZO Y LOS ADULTOS MAYORES EN LAS ENTIDADES DISTRITALES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS; SE CREA LA VENTANILLA ÚNICA PREFERENCIAL PARA LA ATENCIÓN AL ADULTO MAYOR EN LAS ENTIDADES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

- 1.1.** Modificar el Acuerdo 51 de 2001 *“Por el cual se dictan normas para la atención a las personas con discapacidad, la mujer en estado de embarazo y los adultos mayores en las Entidades Distritales y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos”*, aras de darle cumplimiento a la ley 1171 que ordena la creación de la ventanilla única del adulto mayor en todas las entidades públicas que atiendan al adulto mayor.
- 1.2.** Crear la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito. La iniciativa busca que los adultos mayores sean atendidos con prioridad y agilidad en el servicio ofrecido por las entidades, con la existencia de una ventanilla única preferencial, con funcionarios idóneos para la atención a esta población.
- 1.3.** Desarrollar el mandato legal contenido en la ley 1171 de 2007<sup>10</sup>, en su artículo 9<sup>11</sup>, así:

“(…)

**ARTÍCULO 9°. VENTANILLA PREFERENCIAL.** *Las entidades públicas que tengan servicio de atención al público, deberán establecer dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, una ventanilla preferencial para la atención a las personas mayores de 62 años con el fin de facilitar y agilizar las gestiones que realicen.*

“(…)

##### 2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

#### ANTECEDENTES

<p><b>Proyecto de Acuerdo 123 de 2017”</b> <i>Por medio de la cual se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”</i></p>	<p>Autores: Bancada Cambio Radical</p>	<p style="text-align: center;"><b>Ponencias:</b></p> <p><b>Negativa:</b> Andrés Forero <b>Positiva:</b> Eduar Arias Rubio</p>
---	--	---

<sup>10</sup>“*Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores”*

<sup>11</sup> **ARTÍCULO 9°. VENTANILLA PREFERENCIAL.** *Las entidades públicas que tengan servicio de atención al público, deberán establecer dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, una ventanilla preferencial para la atención a las personas mayores de 62 años con el fin de facilitar y agilizar las gestiones que realicen.*

<b>Proyecto de Acuerdo 314 de 2017</b> “Por medio de la cual se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”	No sorteo	No hubo ponentes
<b>Proyecto de Acuerdo 430 de 2017</b> “Por medio de la cual se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”	No sorteo	No hubo ponentes
<p><b>Proyecto de acuerdo 018 de 2018</b> “Por medio de la cual se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”</p> <p><b>Proyecto de Acuerdo 144 de 2018</b> “Por medio de la cual se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”</p> <p><b>Proyecto de Acuerdo 296 de 2018 Por medio del cual se modifica el acuerdo 51 de 2001</b> “Por el cual se dictan normas para la atención a las personas con discapacidad, la mujer en estado de embarazo y los adultos mayores en las Entidades Distritales y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos; se crea la Ventanilla Única Preferencial para la atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”</p>	No sorteo	<p>No hubo ponentes</p> <p>Ponencia positiva: Pedro Javier Santiesteban</p> <p>Ponencia negativa: Jorge Eduardo Torres</p> <p>Ponencias negativas: Jorge Eduardo Torres y Armando Gutiérrez</p>

Este proyecto de acuerdo, cuenta con concepto favorable a instancia de la Administración Distrital.

Este fue un tema elegido por la problemática que se presenta a diario en las entidades distritales, en el que se les vulnera los derechos a las personas adultas mayores, por eso fue una de mis propuestas de campaña.

#### JUSTIFICACIÓN

Esta iniciativa se hace necesaria, en razón a los datos recopilados de algunas entidades del Distrito, en los que se evidencia la ausencia de la Ventanilla Única Preferencial para el adulto mayor, así también como a una solicitud de la misma comunidad en el periodo de la campaña electoral, para llegar a ser Cabildante de esta Corporación.

Es cierto que el acuerdo 51 de 2001<sup>12</sup>, establece en su artículo 1, que, en las entidades distritales y empresas prestadoras de servicios públicos, del Distrito, deben disponer de ventanillas u oficinas especiales para atender exclusivamente a la población con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores, sin embargo la **ley 1171 de 2007**<sup>13</sup>, expedida de forma posterior al **Acuerdo 51 de 2001**, establece de forma preteritoria, que se cree la ventanilla exclusiva del adulto mayor en todas las entidades, en su artículo 9.

A continuación, me permito identificar algunas de las entidades del Distrito con el número de Adultos Mayores que atienden diariamente y la razón por la que esta población se acerca a cada una de las entidades. De las entidades que dieron respuesta, se aprecia un número aproximado de 3.900 adultos mayores que confluyen a diario a las entidades del Distrito. Es aproximado, porque algunas entidades no respondieron, en otras respuestas, no fueron puntuales, referentes al número.

ENTIDAD	N°. PERSONAS ATENDIDAS DIARIAMENTE	NECESIDADES POR LAS QUE SE ACERCAN A LAS ENTIDADES
Alcaldía Local de Engativá	30 personalmente y 40 por medio de llamadas	Quejas espacio público o Ley 232, apoyo para la seguridad económica; actividades que se desarrollan para personas mayores; como se inscriben en el Sisben.
Alcaldía Local de Suba	40 personas	Hogares de paso, comedores comunitarios, apoyo para la seguridad económica; actividades recreativas, deportivas, culturales y dotaciones deportivas.
Bomberos	27 Personas	Para el concepto técnico de bomberos para establecimientos de comercio el cual se realiza la visita de inspección o en su defecto, si es de riesgo bajo, participan en una capacitación con el fin de obtener su concepto para el establecimiento.
Fondo de prestaciones económicas, cesantías y pensiones - FONCEP	120 personas	Proyectos de Renovación Urbana: Proyecto estación central, proyecto san Victorino, proyecto ciudad salud - San Juan de Dios, y proyecto San Bernardo.
Instituto Distrital de Recreación y Deportes - IDR D	150 personas	Acceso a la expedición del Pasaporte Vital, información sobre olimpiadas recreativas para adultos mayores, celebración del mes de la persona mayor, escuela Distrital de líderes, viejoteca Distrital e información sobre deportes, recreación, parques y aprovechamiento del tiempo libre.
Instituto de Desarrollo Urbano	36	Certificado de estado de cuenta para trámite notarial, cuentas de cobro, depósitos en garantía, devoluciones, estado de cuenta informativo, estudios técnicos, incorporaciones y localización.
Secretaria Distrital de Medio Ambiente	149 personas	Orientación, información y asesoría, acerca de los trámites y servicios que presta la entidad. Con interés de participar en eventos de protección y divulgación ambiental, interponer derechos de petición y quejas ambientales.
Secretaria Distrital de Integración Social	64.441 personas	Comedores comunitarios, canastas complementarias de alimentos y bonos canjeables por alimentos.
Secretaria Distrital de Educación	65 Personas	Cupos escolares, factores salariales para docentes, legalización para el exterior, movilidad escolar (ruta o subsidio), recepción de cuentas.
Secretaria Distrital de Planeación	163 personas	Sisben, archivo central licencias urbanísticas, archivo manzanas y urbanismo, biblioteca norma urbana, planoteca planos urbanísticos y UPZ´S, estratificación, normas urbanísticas.
Subred Integrada de Servicios de Salud Norte E.S.E.	554 Personas	Controles de enfermedades crónicas, recoger medicamentos, socialización con pares y personas en general, aclaración de situación en el SGSSS.

<sup>12</sup> **ARTÍCULO PRIMERO.** - Las Entidades Distritales y las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos dispondrán en cada edificación destinada a la atención al público, ventanillas u oficinas especiales para atender exclusivamente a la población con discapacidad, mujeres en estado de embarazo y adultos mayores

<sup>13</sup> **ARTÍCULO 9°. VENTANILLA PREFERENCIAL.** Las entidades públicas que tengan servicio de atención al público, deberán establecer dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, una ventanilla preferencial para la atención a las personas mayores de 62 años con el fin de facilitar y agilizar las gestiones que realicen.

Subred Integrada de Servicios de Salud Suroccidente E.S.E.	212 Personas	Atención Urgencias, consulta externa y atención a pacientes crónicos.
Subred Sur Occidente E.S.E. Occidente de Kennedy.	400 Personas	Atención de consulta externa para atención ambulatoria, a este tipo de población la mayor demanda y/o asistencia corresponde a la especialidad médica de Medicina Interna.
Subred Integrada de Servicios de Salud Centro Oriente E.S.E.	1.000 Personas	Restablecimiento de la salud por patologías propias de la edad, teniendo prevalencia en especialidades como Medicina Interna, Oftalmología, Urología, Ecografías, Electrocardiogramas y exámenes. Recibir atención en salud con prioridad y con altos estándares de calidad. Dentro de las mayores necesidades, se destaca la asignación de citas, entrega de medicamentos y seguimiento de controles.

**Fuente:** Respuesta Derecho de Petición con número radicado 1- 2016-35834, presentado por el Concejal Pedro Julián López Sierra

### 3. CONVENIENCIA.

Este proyecto es de gran importancia, pues se dirige a reforzar la protección de los derechos de una población que tiene mucha vulnerabilidad en el Distrito: los adultos mayores, modificando el acuerdo 51 de 2001, que establece atención prioritaria, sin mencionar la ventanilla única del adulto mayor, por lo cual, a través de este proyecto de acuerdo, se dará estricto cumplimiento a la ley 1171 de 2007- Ventanilla preferencial.

Según respuestas dadas por 58 de las entidades públicas del distrito, se atienden a diario aproximadamente 3.900 personas adultas mayores que deben hacer filas y esperar la atención por la que se acercan a cada una de las entidades. Algunas entidades del distrito tienen implementado **EL DIGITURNO PREFERENCIAL** y de igual manera la **ventanilla preferencial donde atienden a las mujeres con niños en brazo, mujeres en estado de embarazo, personas con alguna discapacidad física y a los adultos mayores**. Las personas mayores, según lo manifestó la Administración buscan en su mayoría adquirir información sobre los beneficios y apoyos económicos y subsidios, además de adquirir asesorías jurídicas, inscripciones al Sisben.

### 3. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA

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

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

**Art. 42.** *La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla.*

*El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable. La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables.*

*Las relaciones familiares se basan en la igualdad de derechos y deberes de la pareja y en el respeto recíproco entre todos sus integrantes. Cualquier forma de violencia en la familia se considera destructiva de su armonía y unidad, y será sancionada conforme a la ley.*

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



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

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

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

**Artículo 47.** *El estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se les prestará la atención especializada que requieran.*

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

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

*Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad.*

*La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria.*

*Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad”.*

**Artículo 123.** *Son servidores públicos los miembros de las corporaciones públicas, los empleados y trabajadores del Estado y de sus entidades descentralizadas territorialmente y por servicios.*

*Los servidores públicos están al servicio del Estado y de la comunidad; ejercerán sus funciones en la forma prevista por la constitución, la ley y el reglamento. La ley determinará el régimen aplicable a los particulares que temporalmente desempeñen funciones públicas y regulará su ejercicio.*

**Artículo 209.** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

**Artículo 270.** *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.*

**LEY 319 DE 1996** “Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador”

**LEY 962 DE 2005 LEY ANTITRÁMITES:** “Disminuir y facilitar la realización de trámites por parte de los ciudadanos en los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos”<sup>14</sup>

Artículo 17 se refiere a la especial protección que merecen las personas adultas mayores. El precepto contenido

<sup>14</sup> <http://www.servicioalciudadano.gov.co/Qui%C3%A9nesSomos/Normatividad/tabid/73/language/es-CO/Default.aspx>

**LEY 982 DE 2005** “por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordociegas y se dictan otras disposiciones”

**Artículo 15.** Todo establecimiento o dependencia del Estado y de los entes territoriales con acceso al público, deberá contar con señalización, avisos, información visual y sistemas de alarmas luminosas aptos para su reconocimiento por personas sordas, sordociegas e hipoacúsicas.

**LEY 1091 DE 2006** “Por medio de la cual se reconoce al colombiano y Colombiana de Oro”

**Artículo 9°.** Todas las entidades estatales y privadas que presten servicios al público deberán tener un lugar o ventanillas de preferencia para atender a los beneficiarios de esta ley. Además, en todas las ventanillas restantes se les dará preferencia.

**LEY 1171 DE 2007** “Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores”

“**Artículo 9. Ventanilla Preferencial.** Las entidades públicas que tengan servicio de atención al público, deberán establecer dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, una ventanilla preferencial para la atención a las personas mayores de 62 años con el fin de facilitar y agilizar las gestiones que realicen”<sup>15</sup>

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

“**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene como objeto proteger, promover, restablecer y defender los derechos de los adultos mayores, orientar políticas que tengan en cuenta el proceso de envejecimiento, planes y programas por parte del Estado, la sociedad civil y la familia y regular el funcionamiento de las instituciones que prestan servicios de atención y desarrollo integral de las personas en su vejez, de conformidad con el artículo 46 de la Constitución Nacional, la Declaración de los Derechos Humanos de 1948, Plan de Viena de 1982, Deberes del Hombre de 1948, la Asamblea Mundial de Madrid y los diversos Tratados y Convenios Internacionales suscritos por Colombia”<sup>16</sup>

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

#### 1. Del Estado

h. Establecer acciones, programas y proyectos queden un trato especial y preferencial al adulto mayor;

**LEY 1751 de 2015** “Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones

**Artículo 11. Sujetos de especial protección.** La atención de niños, niñas y adolescentes, mujeres en estado de embarazo, desplazados, víctimas de violencia y del conflicto armado, **la población adulta mayor**, personas que sufren de enfermedades huérfanas y personas en condición de discapacidad, gozarán de especial protección por parte del Estado.

**LEY 1437 DE 2011** “Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”

<sup>15</sup> <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=27907>

<sup>16</sup> [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1258\\_2008.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1258_2008.html)

**Artículo 5. Derechos de las personas ante las autoridades.** En sus relaciones con las autoridades toda persona tiene derecho a:

6. Recibir atención especial y preferente si se trata de personas en situación de discapacidad, niños, niñas, adolescentes, mujeres gestantes o adultos mayores, y en general de personas en estado de indefensión o de debilidad manifiesta de conformidad con el artículo 13 de la Constitución Política.

**DECRETO 1151 DE 2008** "Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en Línea de la República de Colombia, se reglamenta parcialmente la Ley 962 de 2005, y se dictan otras disposiciones"<sup>17</sup>

**Artículo 2.** Objetivo de la Estrategia de Gobierno en Línea. El objetivo es contribuir con la construcción de un Estado más eficiente, más transparente y participativo, y que preste mejores servicios a los ciudadanos y a las empresas, a través del aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y la Comunicación.

**DECRETO LEY 1421 de 1993 "Estatuto Orgánico de Bogotá".**

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

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

**DECRETO 2623 de 2009** "Por el cual se crea el Sistema Nacional de Servicio al Ciudadano"

"**Artículo 5.** Objetivos. El Sistema Nacional de Servicio al Ciudadano tendrá los siguientes objetivos:

a) Fomentar el fortalecimiento institucional de las entidades y dependencias encargadas del servicio al ciudadano, mediante la expedición de lineamientos y políticas de mejoramiento y la generación de herramientas de asistencia técnica para aumentar la calidad del servicio que prestan.

b) Fortalecer los canales de atención al ciudadano en las entidades públicas"<sup>18</sup>

**DECRETO LEY 019 DE 2012** "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública"

**ARTICULO 13. ATENCIÓN ESPECIAL A INFANTES, MUJERES GESTANTES, PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD, ADULTOS MAYORES Y VETERANOS DE LA FUERZA PÚBLICA**

Todas las entidades del Estado o particulares que cumplan funciones administrativas, para efectos de sus actividades de atención al público, establecerán mecanismos de atención preferencial a infantes, personas con algún tipo de discapacidad, mujeres gestantes, adulto mayor y veterano de la Fuerza Pública.

## **ACUERDOS**

**ACUERDO 27 DE 1992** "Por medio del cual se crea el Comité Interinstitucional del Adulto Mayor".

**ACUERDO 11 DE 1999** "Por medio del cual se promueve en el Distrito Capital los clubes de la tercera edad como estrategias para impulsar el mejoramiento de la calidad de vida de los ancianos".

<sup>17</sup> <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=29774>

<sup>18</sup> <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36842>

**ACUERDO 51 DE 2001** "Por el cual se dictan normas para las personas con discapacidad, las mujeres en estado de embarazo y los adultos mayores en el Distrito Capital".

**ACUERDO 254 DE 2006** "Por medio del cual se establece los lineamientos de la política pública de envejecimiento y las personas mayores en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones".

**ACUERDO 608 DE 2015** "Por el cual se deroga el acuerdo [284](#) de 2007 y se dictan normas para crear el consejo distrital y los consejos locales de sabios y sabias en Bogotá D.C."

**ACUERDO 645 DE 2016** "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo "Bogotá Mejor para Todos" 2016- 2020"

#### 4. JURISPRUDENCIA

*"<sup>19</sup>Protección que se les confiere en el ordenamiento jurídico interno, así como en el ámbito internacional a las personas adultas mayores.*

*En efecto, tanto el ordenamiento jurídico interno como el derecho internacional de los derechos humanos le otorgan una especial protección a las personas adultas mayores. El artículo 46 superior determina específicamente que el Estado, la sociedad y la familia han de concurrir con el fin de amparar y asistir a las personas de la tercera edad y deben promover su integración a la vida activa y comunitaria. En un sentido similar, le ordena al Estado garantizar los servicios de la seguridad social integral y el subsidio alimentario en caso de indigencia."*

#### 5. CONCEPTO DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL SOBRE EL PROYECTO DE ACUERDO

En Concepto emitido por la Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría General, se le da **VIABILIDAD JURÍDICA** así: **"... La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá es competente para pronunciarse sobre el Proyecto de Acuerdo 452 de 2017, en tanto que este tiene por objeto la creación de una ventanilla única para la atención del adulto mayor, lo cual es un asunto que se encuentra relacionado con las funciones asignadas a la Secretaría general en el numeral 4 del artículo 2 del Decreto Distrital 425 de 2016.**

**El concepto técnico de viabilidad de la Subsecretaría de Servicio a la Ciudadanía es FAVORABLE para el proyecto de acuerdo, debido a que éste se encuentra orientado al cumplimiento de la Política de servicio a la ciudadanía".**

**"... Es pertinente advertir que la creación de la ventanilla preferencial se encuentra instituida por mandato legal a través de la ley 1171 de 2007 "Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores, señalando en su artículo 9, la creación de la ventanilla preferencial.**

#### 6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, de la ley 819 de 2003, es importante precisar que el presente proyecto de acuerdo, **NO** genera gastos adicionales a la Administración Distrital, en el sentido que es el desarrollo de un mandato legal expreso de la ley 1171 de 2007, actualmente vigente y con plenos efectos en el ordenamiento jurídico nacional, ponemos a consideración de este Honorable Concejo el presente proyecto de acuerdo **"Por medio del cual se crea la ventanilla única preferencial para atención al adulto mayor en las entidades del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones."**

Adicional, la Secretaría Distrital de Hacienda, manifestó: **"Por lo anterior, en el entendido que los posibles gastos que se generarían se financiarán con el presupuesto asignado a las entidades responsables de la implementación de la iniciativa y sujeto a la incorporación de las modificaciones sugeridas por la Secretaría General, este despacho manifiesta que el proyecto de acuerdo es viable".**

<sup>19</sup> Fuente: [www.constitucional.gov.co](http://www.constitucional.gov.co)

Sentencia T-1178/08



**BANCADA CAMBIO RADICAL**

**PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA**  
Concejal de Bogotá- Autor

**ÁNGELA GARZÓN CAICEDO**  
Concejala de Bogotá- Coautora

**YEFFER YESID VEGA B.**  
Concejal de Bogotá  
**Vocero**

*Original no firmado*  
**JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA**  
Concejal de Bogotá

**JOSÉ DAVID CASTELLANOS**  
Concejal de Bogotá

**JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO**  
Concejal de Bogotá

**ROLANDO GONZÁLEZ**  
Concejal de Bogotá

*Original no firmado*  
**CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS**  
Concejal de Bogotá

**JORGE LOZADA VALDERRAMA**  
Concejal de Bogotá

*Original no firmado*  
**ROBERTO HINESTROSA REY**  
Concejal de Bogotá

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 423 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 51 DE 2001 “POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS PARA LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, LA MUJER EN ESTADO DE EMBARAZO Y LOS ADULTOS MAYORES EN LAS ENTIDADES DISTRITALES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS”; SE CREA LA VENTANILLA ÚNICA PREFERENCIAL PARA LA ATENCIÓN AL ADULTO MAYOR EN LAS ENTIDADES DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES””**

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en el del artículo 12 numeral 1, del Decreto Ley 1421 de 1993, y el artículo 9 de la ley 1171 de 2007,

#### **ACUERDA:**

**Artículo 1.** El artículo 1 del Acuerdo 51 de 2001 quedará así:

**ARTÍCULO PRIMERO.** *Las Entidades Distritales y las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos dispondrán en cada edificación destinada a la atención al público, ventanillas u oficinas especiales para atender exclusivamente a las personas con discapacidad, mujeres en estado de embarazo, con niños y niñas de brazos o en primera infancia.*

**En cumplimiento a lo ordenado por el artículo 9 de la ley 1171 de 2007 o norma que la sustituya, modifique o derogue, créase la ventanilla única preferencial para la atención de las personas mayores de 62 años con el fin de facilitar y agilizar las gestiones que ellos realicen.**

**Artículo 2. DEFINICION.** Para efectos de implementación del presente acuerdo, se entenderá como atención prioritaria, con Ventanilla Única Preferencial, la designación de un espacio que reúne condiciones óptimas para facilitar y garantizar la accesibilidad del adulto mayor, de manera eficiente, a los servicios que prestan las entidades del Distrito.

**Artículo 3. RESPONSABILIDAD.** La Secretaria General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, coordinará el desarrollo del presente acuerdo.

**Artículo 4. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 424 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

#### **"POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE A LA VIDA, OBRA Y MEMORIA DE JAVIER DE NICOLÓ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

#### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO**

Se busca hacer un homenaje a la vida y obra del Padre Javier de Nicoló, sacerdote salesiano radicado en Colombia y fallecido en 2016, quien dedicara su trabajo al auxilio de la niñez y la juventud en condición de vulnerabilidad. A través de diferentes medidas, se pretende exaltar la experiencia de una persona que con su contribución hizo posible un futuro mejor para miles de bogotanos absorbidos por los fenómenos del consumo de drogas y la habitabilidad en calle.

##### **2. JUSTIFICACIÓN**

En 1948 llegó a Colombia por el puerto de Buenaventura para ayudar a los enfermos de Hansen (conocida como la lepra) en Agua de Dios y empezó el recorrido de servicio que haría que en pocos años lo empezaran a llamar "papá" los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que vivían en la calle y que eran consumidores de estupefacientes. Hizo sus estudios de filosofía y teología con la misma comunidad, ordenándose como sacerdote en 1958. Después de esto, estudio matemáticas modernas, educación personalizada, desarrollo organizacional y dinámica grupal.

El Padre de Nicoló fue el fundador del Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud (Idipron) y en 1970, Carlos Albán Holguín, Alcalde de la Ciudad, lo nombró director del Idipron, un cargo que desempeñó hasta el 2008. Se contabilizan más de 80.000 niños, niñas y adolescentes que fueron beneficiarios de su trabajo, lo que le permitió recibir muchas condecoraciones en Colombia y el mundo. Su experiencia fue tomada como ejemplo en muchos lugares y está recogida en tres publicaciones: 'Musarañas', 'El gaminismo en Colombia' y 'El programa Bosconia-La Florida'.

Su trabajo pedagógico se destaca por desarrollarse en cárceles de menores, movimientos juveniles y educación de los niños de la calle. Es el fundador del programa Bosconia-La Florida, en 1972, ciudadela en donde se educa a los menores para la vida, a través de la fundamentación de los valores. Su objetivo es la educación del niño de la calle o gamín, creando las condiciones para reincorporarlo a la sociedad. Su programa se lleva a la práctica en las principales ciudades de Colombia.

Recordar la obra de los bogotanos ejemplares es necesario para poder dar ejemplo para las futuras generaciones. Es por esta razón que se propone que quede institucionalizado por medio de un Acuerdo Distrital un homenaje a la vida, obra y memoria del Padre Javier de Nicoló quien con su ejemplo logró cambios en miles de niños y jóvenes que tuvieron la oportunidad de cambiar su vida por medio de la enseñanza de valores y principios.

El 22 de marzo del 2017 se cumple un año del fallecimiento del Padre Javier de Nicoló, por lo que para la fecha debería la ciudad poderle rendirle este homenaje, con base en cada una de las obras de este sacerdote colombo italiano.

La obra social y la metodología de trabajo del Padre Javier de Nicolo en favor de los niños, niñas y jóvenes vulnerables ha sido un aporte muy importante a Bogotá y el país en la recuperación de esta población, con una visión nueva que le permitió resocializar miles de personas, que hoy son profesionales, músicos o trabajadores en diferentes artes y oficios.

Su vida y obra deben perdurar en la memoria de los colombianos por todos los años de servicio al frente del IDIPRON, del cual fue su fundador. Por tal motivo, es necesario rendir un homenaje a través del presente acuerdo. Su biografía da cuenta de un excelente ser humano maravilloso, altruista y coherente que entregó su vida al servicio de niños, niñas y jóvenes habitantes de calle, que le mereció el otorgamiento de muchas condecoraciones y reconocimientos a nivel nacional e internacional por su trabajo social, investigación y como escritor de varios libros donde expuso su pensamiento.

## DATOS BIOGRÁFICOS

**NOMBRE:** Javier de Nicoló Lattanzi

**NACIONALIDAD:** Italiano (Bari)

**AÑO DE NACIMIENTO:** 1928

**FECHA DE FALLECIMIENTO:** 22 de marzo de 2016

### PROFESIÓN Y ACTIVIDADES:

- Estudió filosofía y teología con la comunidad salesiana.
- Se ordenó como sacerdote salesiano en 1958
- Otros estudios:
  - Matemáticas modernas y metodología para la enseñanza de matemáticas en la Universidad Javeriana.
  - Educación personalizada
  - Desarrollo organizacional
  - Dinámica grupal
- 1948. Llegó a Colombia para trabajar con los enfermos de lepra en Agua de Dios, Cundinamarca
- 1950-1953. Promotor comunitario en Rebolo, zona marginada de Barranquilla
- 1959-1961. Coordinador de un naciente bachillerato técnico en zonas marginadas de Bucaramanga.
- 1962-1968 Coordinador nacional de movimientos juveniles.
- 1968 – 1969. Capellán de la cárcel de menores de Bogotá. En esa época comenzó un trabajo sistemático con los niños de la calle desarrollando su método llamado "Operación Amistad", que ha sido reconocido como método muy eficaz para atender la difícil juventud callejera.
- 1973. Fundador de la Fundación Servicio Juvenil, de cobertura nacional la cual opera con fundamento en la estrategia denominada "Operación Amistad"
- 1970-2008. Director de IDIPRON
- 2008 a 2016. Siguió ayudando a los jóvenes en extrema pobreza de Colombia, a través de los programas de Formación para el Trabajo y el desarrollo Humano que ofrece la Fundación Servicio Juvenil.

## OBRAS PUBLICADAS

- Coautor del libro "Musarañas." Instituto de Protección a la Niñez y a la Juventud IDIPRON. 1981. Bogotá, Colombia.
- Coautor del libro: "El niño de la calle. Qué hacer. Musarañas II." Bogotá: UNICEF – Fundación Servicio Juvenil. 2000. Bogotá, Colombia.



- “El niño de la calle ¿Qué Hacer?”. 2001
- Coautor del libro: “Musarañas. Programa de intervención con niños de la calle”. Instituto de Protección a la Niñez y a la Juventud IDIPRON – UNICEF – Fundación Servicio Juvenil. 2009. Bogotá, Colombia.

### CONDECORACIONES RECIBIDAS A LO LARGO DE SU VIDA

- 1978. Premio de la Cruz Roja Colombiana
- 1979. Premio Guillermo León Valencia
- 1981. Premio Gonzalo Jiménez de Quesada
- 1982. Condecoración de la Gran Cruz de la Fundación América
- 1988. Premio de la Solidaridad del Periódico El Colombiano
- 1990. Premio de la Seguridad Social, de La Previsora.
- 1993. Orden de la Democracia en grado de Gran Oficial impuesta por el Congreso de la República de Colombia.
- 1995. Premio Germán Saldarriaga del Valle, otorgada por la Corporación de Fomento Cívico y Cultural de Medellín.
- 1996. Orden Diego de Lozada de la Municipalidad de Caracas, Venezuela
- 1996. Reconocimiento hecho por la UNICEF de Ciudad de México. Otorgado por el Congreso de Menores de la Calle en el umbral del siglo XXI.
- 1997. Premio Simón Bolívar del Ministerio de Educación como reconocimiento a la labor formativa desarrollada.
- 2000. Distinción Paul Harris, Fundación Rotary Intertatational.
- 2001. UNICEF publicó el libro “El niño de la calle”, sobre su obra y vida, las cuales fueron galardonadas en Washington.
- Mayo 25 de 2001 Premio Humanitario del Leonismo-Clubes de Leones.
- Junio 21 de 2001 Premio “Mercurio de Honor” como Personaje Cívico, Federación Nacional de Comerciantes, FENALCO.
- Octubre 25 de 2001. “Ivy Humanitarian Prize ‘Toda una vida de logros humanitarios”, otorgado por la Fundación Interamericana IVY.
- Diciembre 13 de 2002. Condecoración José Acevedo y Gómez en el grado de Gran Cruz, máxima distinción del Concejo de Bogotá por la labor desarrollada en beneficio de la niñez.
- Abril 30 de 2003. Condecoración Rodrigo Lara Bonilla, como estímulo a la labor desarrollada a favor de la niñez. Otorgada por la Gobernación del Huila, dentro de la conmemoración de los 19 años del fallecimiento del Dr. Rodrigo Lara Bonilla.
- Junio 3 de 2003. Premio “Gran Oficial de la Orden de la Estrella de la Solidaridad Social” otorgado por el Gobierno de Italia.
- Septiembre 4 de 2003. Orden al Mérito Social Rafael García Herreros concedida por la Junta Directiva de la Corporación Minuto de Dios y su presidente Padre Diego Jaramillo.
- Mayo de 2004. Medalla por la Paz Guillermo León Valencia concedida por la Junta Directiva de la Cruz Roja Nacional.
- 30 de septiembre de 2004. Reconocimiento internacional de la Fundación LEAKE & WATTS Children & Family Services, The Advisory for Special Projects to the President of Colombia, el Consulado Colombiano en Nueva York, y 10 Congresistas de los Estados Unidos, por 30 años de servicio a favor de los niños, niñas y jóvenes habitantes de calle de Colombia. El reconocimiento fue hecho en ceremonia realizada en el Princenton Club.
- Junio 26 de 2005. Reconocimiento especial por su extraordinaria contribución a la superación del problema de las drogas y su indeclinable compromiso con un mejor futuro para los colombianos otorgado por Naciones Unidas, Oficina contra la Droga y el Delito, UNODC, con ocasión del día internacional de la lucha contra el tráfico ilícito y el abuso de drogas.

- Septiembre 15 de 2005. Condecoración orden Policarpa Salavarrieta en el grado de Gran Cruz, otorgada por la Honorable Asamblea de Cundinamarca, por su significativo apoyo a la construcción del país.
- Noviembre 18 de 2005. Condecoración en el grado de Gran Caballero, otorgada por la Cámara de Representantes en acto realizado en el salón Luís Carlos Galán-Capitolio Nacional.

Información tomada de:

#### PADRE JAVIER DE NICOLO, UN SANTO CONTEMPORANEO

<http://www.verbienmagazin.com/javier-de-nicolo-el-apostol-de-los-ninos-de-la-calle-del-libro-su-segunda-oportunidad-de-gustavo-castro-caycedo/>  
Tomado el 3 de abril de 2016.

#### PADRE JAVIER DE NICOLO, UN SANTO CONTEMPORANEO

<http://www.las2orillas.co/padre-javier-de-nicolo-un-santo-contemporaneo/>  
Tomada el 28 de marzo de 2016.

#### BOGOTÁ PERDIÓ A UN DEFENSOR DE LOS VULNERADOS: FALLECIÓ EL PADRE NICOLÓ

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-perdio-un-defensor-de-los-vulnerados-fallecio-el-articulo-623631>

Tomada el 23 de marzo de 2016.

#### Biografía de Javier de Nicolás

<http://bosconia09.blogspot.com.co/2009/03/biografia-de-javier-de-nicolo.html>  
Tomada el 28 de marzo de 2009.



**3. ANTECEDENTES**

Proyecto de acuerdo	Fecha radicado	Ponentes	Sentido de la ponencia
132 de 2016 (Polo Democrático) Acumulada con el 216 de 2016 (Alianza Verde)	Sesiones ordinarias de mayo de 2016	Ángela Garzón y German García (Conjunta)	Positiva con modificaciones
152 de 2016 (Centro Democrático)	Sesiones ordinarias de mayo de 2016	Roger José Carrillo Campo y Manuel José Sarmiento Arguello	Positivas
256 de 2016 (Polo Democrático) Acumulada con el 280 de 2016 (Centro Democrático) y 320 de 2016 (Alianza Verde)	Sesiones ordinarias de agosto de 2016	Marco Fidel Ramírez y Horacio Serpa	Positiva con modificaciones
393 de 2016 (Centro Democrático) Acumulada con el 405 de 2016 (Alianza Verde) y 422 de 2016 (Polo Democrático)	Sesiones ordinarias de noviembre de 2016	Gloria Stella Díaz	Positiva con modificaciones
		Roberto Hinestrosa	Negativa
044 de 2017 (Alianza Verde) Acumulada con el 082 de 2017 (Centro Democrático), 088 de 2017 (Polo Democrático) y 133 de 2017 (Cambio Radical)	Sesiones ordinarias de febrero de 2017	José David Castellanos	Positiva con modificaciones
		Jorge Duran Silva	Positiva con modificaciones
193 de 2017 (Polo Democrático) Acumulada con el 213 de 2017 (Alianza Verde), 249 de 2017 (Cambio Radical) y 272 de 2017 (Centro Democrático)	Sesiones ordinarias de mayo de 2017	Diego Molano	Positiva con modificaciones
		Jorge Duran Silva	Positiva con modificaciones
399 de 2017 (Polo Democrático Alternativo, Centro Democrático, Alianza Verde y Cambio Radical)	Sesiones ordinarias de agosto de 2017	No fue sorteado	Viabilidad de la administración



#### 4. FUNDAMENTO JURIDICO

El desarrollo del presente proyecto de acuerdo, se puede soportar en el acervo constitucional, jurídico y normativo que protege, atiende, prioriza y visibiliza a los niños, niñas y adolescentes y en especial a los que habitan la calle y que han caído en los flagelos del consumo de sustancias psicoactivas.

Pero por tratarse de un Homenaje a un personaje reconocido en la Ciudad y en el mundo por su trabajo de toda una vida al servicio de los desamparados, niños, niñas y adolescentes de la calle, es necesario que la ciudad y sus gentes no olviden la obra de este hombre que le aporó a la vida y a las vidas de los niños de la calle.

Acuerdo Distrital 80 de 1967. Por medio del cual se crea el por el cual se crea el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y de la Juventud.

Resolución 20 de 1986 expedida por la Junta Directiva de IDIPRON. Por medio de la cual se expide el Estatuto Orgánico para el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y de la Juventud IDIPRON.

#### **DECRETO DISTRITAL 554 DE 2015 "Por el cual se modifica el Comité Distrital del Espacio Público de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"**

**Artículo 1.- Objeto:** Modificar el Comité Distrital del Espacio Público de Bogotá, D.C., crear la Ventanilla Única y determinar el procedimiento para la solicitud e instalación permanente de intervenciones artísticas en el espacio público de la ciudad.

**Artículo 2.- Comité Distrital del Espacio Público de Bogotá, D.C.** Modifíquese el Comité Distrital del Espacio Público de Bogotá, D.C., el cual tendrá como propósito emitir concepto sobre los fundamentos teóricos, artísticos, patrimoniales y técnicos necesarios para garantizar la pertinencia y calidad de las intervenciones artísticas permanentes en el espacio público, en el marco de la protección y conservación del paisaje urbano y cultural de la ciudad; así como asesorar a la Administración Distrital en la pertinencia y calidad de las mismas.

**Artículo 6. -Funciones del Comité Distrital del Espacio Público de Bogotá, D.C.** Son funciones del Comité las siguientes:

1. Definir los fundamentos teóricos, artísticos, patrimoniales y técnicos necesarios para garantizar la pertinencia y calidad de las intervenciones artísticas permanentes en el espacio público, en el marco de la protección y conservación del paisaje urbano y cultural de la ciudad.
2. Aprobar la condición de permanente a una intervención artística temporal, cuando ésta haya sido apoyada o realizada por una entidad del Distrito, que tiene más de tres años en el espacio público y cumpla con los requisitos que establezca el Comité.
3. Establecer las fechas y las condiciones generales para el recibo de las solicitudes de intervenciones artísticas en el espacio público, ya sean de carácter público o privado.
4. Emitir concepto sobre la pertinencia y calidad de la intervención artística permanente presentada.
5. Aprobar mediante concepto las condiciones técnicas de calidad y pertinencia de las convocatorias que realicen las entidades de la Administración Distrital, que tengan por objeto la ubicación de expresiones artísticas permanentes en el espacio público del Distrito Capital.



6. Definir mediante acta los requisitos para el trámite del concepto para las intervenciones artísticas en el espacio público, los cuales serán adoptados por medio de resolución expedida por la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.
7. Expedir el reglamento interno del Comité.

## 5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

### Decreto Ley 1421 de 1993

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

### Acuerdo 348 de 2008 "Por el cual se expide el reglamento interno del Concejo de Bogotá, Distrito Capital"

#### ARTÍCULO 2.- AUTONOMÍA

*El Concejo Distrital como suprema autoridad del Distrito Capital es autónomo en materia administrativa y presupuestal.*

#### ARTÍCULO 66.- INICIATIVA

*Los proyectos de Acuerdo pueden ser presentados por los concejales individualmente, a través de las Bancadas y por el Alcalde Mayor, por medio de sus Secretarios, Jefes de Departamento Administrativo o Representantes Legales de las Entidades Descentralizadas.*

....

## 6. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, señala respecto al impacto fiscal de las normas:

*ARTÍCULO 7. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.*

Sobre el cumplimiento de esta norma, varios fallos de la Corte Constitucional, como la sentencia C-307 de 2004, reiterada por la sentencia C-502 de 2007, señalan que el mencionado artículo 7 debe

interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Dice textualmente la Sentencia 307:

*“Las normas contenidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las leyes aprobadas por el Congreso de la República. También permiten que las leyes dictadas estén en armonía con la situación económica del país y con la política económica trazada por las autoridades correspondientes. Ello contribuye ciertamente a generar orden en las finanzas públicas, lo cual repercute favorablemente en la estabilidad macroeconómica del país. De la misma manera, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mencionado art. 7° ha de tener una incidencia favorable en la aplicación efectiva de las leyes, ya que la aprobación de las mismas solamente se producirá después de conocerse su impacto fiscal previsible y las posibilidades de financiarlo. Ello indica que la aprobación de las leyes no estará acompañada de la permanente incertidumbre acerca de la posibilidad de cumplirlas o de desarrollar la política pública en ellas plasmada. (...) Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las con-secuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.”*

Teniendo en cuenta lo anterior, los gastos que se generen por lo dispuesto en el presente acuerdo se asumirán con cargo al presupuesto del Fondo Cuenta del Concejo

## **7. CONCEPTO DE VIABILIDAD DE LA ADMINISTRACION**

La Secretaria de Gobierno emitió concepto de viabilidad al proyecto de acuerdo 082 de 2017, en los siguientes términos. Se transcriben solo los aspectos principales de las entidades que sustentan el Concepto:

De conformidad con lo señalado en el Capítulo III del Decreto Distrital 190 de 2010, los Sectores de Integración Social, Gestión Jurídica y Hacienda, a través de las entidades correspondientes, elaboraron comentarios en relación con el Proyecto de Acuerdo No. 082 de 2017 *“Por el cual se crea la orden civil al mérito JAVIER DE NICOLÓ en el Grado Cruz de Oro y se dictan otras disposiciones.”*

Los principales comentarios, emitidos por las respectivas entidades, que sustentan la posición de la Administración Distrital son, entre otros, los siguientes:

### COMENTARIOS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL



*“El IDIPRON considera oportuno el reconocimiento de la labor del Padre Salesiano Javier De Nicolás, ya que difícilmente se encuentra a alguien en Bogotá que haya hecho tanto por la niñez y la juventud desamparada, quien se nacionalizó en Colombia y se dedicó en cuerpo y alma a la educación y atención integral de niños, niñas y jóvenes de la calle a través de una pedagogía de amor, libertad, juego y ocupación, en la que el menor es quien elige quedarse.”*

*“Para el IDIPRON es importante ofrecer un reconocimiento póstumo al Padre Javier De Nicolás, quién construyó las bases del modelo de atención del Instituto, impregnándolo con los pilares establecidos en la comunidad salesiana y con su sello personal.”*

Con base en lo anteriormente expuesto, el Sector Integración Social, a través del Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y de la Juventud – IDIPRON, considera que, desde los puntos de vista jurídico, técnico y financiero, el Proyecto de Acuerdo es viable.

### COMENTARIOS DE LA SECRETARÍA JURIDICA DISTRITAL

De acuerdo con lo anterior, la Secretaría Jurídica Distrital, señala que *“una vez revisada la iniciativa se evidencia que la temática propuesta es de competencia del Concejo Distrital.”*

### COMENTARIOS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE HACIENDA

La Secretaría Distrital de Hacienda frente a la iniciativa en análisis señala que, *“las entidades en cumplimiento de los principios presupuestales contenidos en el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital – Decreto 714 de 1996, solo podrán viabilizar iniciativas que puedan ser debidamente financiadas con el presupuesto aprobado en la presente vigencia fiscal, estén previstas dentro de las proyecciones del marco fiscal de mediano plazo y no afecten las metas de superávit primario del Distrito Capital.”*

Con fundamento en lo expuesto, la Administración Distrital, en observancia de los conceptos de carácter jurídico, técnico y presupuestal, considera que la iniciativa **Es Viable**.

En lo pertinente al Proyecto de Acuerdo 399 de 2017 que fue presentado por las Bancadas del Polo Democrático Alternativo, del Centro Democrático, de la Alianza verde y de Cambio Radical, el proyecto no fue sorteado, pero con un esfuerzo de todos los autores, se consolidó un articulado que reunió todas las iniciativas y de igual manera fue respaldado por la Administración Distrital concepto de viabilidad, más aun con la ratificación y la enseñanza que nos ha dejado el Santo Padre Francisco y su mensaje frente a los vulnerables *“Queremos un mundo en el que la vulnerabilidad sea reconocida como esencia del humano, creo que debilitarnos nos fortalece y dignifica”* (palabras de una niña en condición de discapacidad) *“porque todos somos vulnerables. ¡Todos!. Hay cosas que no funcionan y nadie las ve. Necesitamos que esa vulnerabilidad sea respetada, curada en la medida de lo posible y que dé fruto para los demás”*

Atentamente,

JAVIER SANTIESTEBAN MILLÁN  
Concejal Centro Democrático

ALVARO ARGOTE MUÑOZ  
Concejal Polo Democrático

JORGE EDUARDO TORRES  
Concejal Alianza Verde

JOSE DAVID CASTELLANOS  
Concejal Cambio Radical

### **BANCADA POLO DEMOCRATIVO**

XINIA NAVARRO PRADA  
Concejal

SEGUNDO CELIO NIEVES HERRERA  
Concejal

MANUEL JOSÉ SARMIENTO ARGUELLO  
Concejal

### **BANCADA CENTRO DEMOCRATIVO**

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE  
Concejal

DIEGO FERNANDO DEVIA TORRES  
Concejal

ANGELA SOFÍA GARZÓN CAICEDO  
Concejal

*Original no firmado*  
ANDRÉS FORERO MOLINA  
Concejal

DANIEL A. PALACIOS MARTÍNEZ  
Concejal

**BANCADA ALIANZA VERDE**

MARÍA CLARA NAME RAMÍREZ  
Concejal

DORA LUCÍA BASTIDAS UBATÉ  
Concejal

*Original no firmado*  
EDWARD ANÍBAL ARIAS RUBIO  
Concejal

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA  
Concejal

HOSMAN MARTÍNEZ MORENO  
Concejal

**BANCADA CAMBIO RADICAL**

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO  
Concejal

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA  
Concejal

JORGE LOZADA VALDERRAMA  
Concejal

ROLANDO ALBERTO GONZÁLEZ G.  
Concejal

*Original no firmado*  
CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS  
Concejal

*Original no firmado*  
JULIO CÉSAR ACOSTA ACOSTA  
Concejal

*Original no firmado*  
ROBERTO HINESTROSA REY  
Concejal

YÉFER YESID VEGA B.  
Concejal

**PARTIDO CONSERVADOR**

GLORIA DIAZ MARTINEZ  
Concejal



## **PROYECTO DE ACUERDO N° 424 DE 2018**

### **PRIMER DEBATE**

"POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE A LA VIDA, OBRA Y MEMORIA DE JAVIER DE NICOLÓ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL**

En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales y, en especial de las que le confiere los numerales 1 y 10 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, y el artículo 2 del Acuerdo 348 de 2008.

#### **ACUERDA:**

**ARTÍCULO 1.** El Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y de la Juventud, creado mediante Acuerdo 80 de 1967, se denominará, INSTITUTO DISTRITAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA NIÑEZ Y DE LA JUVENTUD "JAVIER DE NICOLÓ", a partir de la vigencia del presente Acuerdo.

**ARTICULO 2.** La Administración Distrital, de conformidad con el procedimiento establecido en la normatividad vigente sobre la materia, adelantará las gestiones para para instalar una escultura de Javier de Nicoló en el Parque Tercer Milenio alegórica a su obra, con una placa con la siguiente inscripción: "*En memoria de Javier de Nicoló, protector de la niñez y la juventud desamparada de Bogotá D.C. 28 de abril de 1928 - marzo 22 de 2016*". Lo anterior de conformidad con el procedimiento establecido en la normatividad vigente sobre la materia.

**PARAGRAFO 1:** Lo dispuesto en el presente artículo se realizará de acuerdo a la disponibilidad presupuestal de los sectores Integración Social y Cultura, Recreación y Deporte.

**ARTÍCULO 3.** Crease la Orden Civil al Mérito JAVIER DE NICOLO, en el Grado Cruz de Oro, como un reconocimiento a las organizaciones sociales y /o comunitarias o personas naturales que se hayan distinguido por sus actividades y servicios prestados a la ciudad para mejorar las condiciones de vida de niños, niñas y jóvenes en situación de alta vulnerabilidad social, económica y familiar, y que por sus méritos sean merecedoras de este reconocimiento público.

La Orden Civil al mérito JAVIER DE NICOLO en el Grado Cruz de Oro constará de los siguientes elementos: medalla, estuche y carpeta.

La Orden Civil al Mérito JAVIER DE NICOLO en el grado Cruz de Oro, se otorgará todos los años y será conferida por la Mesa Directiva del Concejo de Bogotá, en ceremonia especial el 28 de abril de cada año, fecha en que se conmemora el natalicio de Javier de Nicoló.

Para el otorgamiento de la Orden Civil al Mérito JAVIER DE NICOLO en el Grado Cruz de Oro, la Mesa Directiva del Concejo integrará un jurado con concejales miembros de la Comisión de Acreditación, de conformidad con la reglamentación que expida para tal efecto.

Las organizaciones sociales y/o comunitarias o personas naturales que aspiren a recibir la Orden Civil al Mérito JAVIER DE NICOLO en el Grado Cruz de Oro deberán postularse antes del 28 de



marzo de cada año ante la Secretaría General del Concejo de Bogotá y presentarán un documento escrito indicando el motivo de la exaltación y el campo en el cual se hayan destacado.

Los gastos que se ocasionen por la imposición de esta Orden Civil al Mérito JAVIER DE NICOLO en el grado Cruz de oro estarán a cargo del presupuesto del Fondo Cuenta del Concejo de Bogotá.

**ARTÍCULO 4.** El Concejo de Bogotá convocará a sesión plenaria el 28 de abril de cada año con el objeto de que la Secretaria Distrital de Integración Social y el IDIPRON presenten, de acuerdo a sus responsabilidades y competencias, un informe detallado sobre los avances del proceso de atención y restitución de derechos de la infancia vulnerable de la Ciudad.

Igualmente invitará a la Defensoría de Pueblo, al Instituto de Bienestar Familiar y a la Academia para que presenten sus experiencias y aportes en el tema de derechos a la infancia y sus logros.

**ARTÍCULO 5.** La Calle 7 entre la Carrera 3 Este hasta la Carrera 18, de la nomenclatura del Distrito Capital, en adelante se denominará Avenida Javier de Nicoló.

**ARTÍCULO 6.** El Concejo de Bogotá instalará un mosaico en piedras de colores en homenaje a Javier de Nicoló en la pared del costado norte de la plazoleta Jorge Eliecer Gaitán del Concejo de Bogotá.

**ARTÍCULO 7.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.