



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 2815 DIRECTOR : DAGOBERTO GARCÍA BAQUERO. OCT. 17 DEL AÑO 2018

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 464 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECE LA DIVULGACIÓN BÁSICA DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS EN LOS EVENTOS PÚBLICOS ORGANIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL Y EL CONCEJO DE BOGOTÁ”	8859
PROYECTO DE ACUERDO N° 465 DE 2018 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE CAMIONES DE COMIDA EN EL ESPACIO PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	8866

PROYECTO DE ACUERDO N° 464 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECE LA DIVULGACIÓN BÁSICA DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS EN LOS EVENTOS PÚBLICOS ORGANIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL Y EL CONCEJO DE BOGOTÁ”

1. INTRODUCCIÓN

Antes de cada sesión, ¿ofrece el Concejo la información relevante a los ciudadanos, en caso de presentarse una emergencia? No. No la ofrece en ninguno de sus recintos, y tampoco lo exige cuando sesiona afuera.

De eso se trata este Proyecto de Acuerdo, que por supuesto, incluye las reuniones de toda la Administración Distrital en las que se encuentren visitantes. Por eso aclaro a los ponentes, que esta iniciativa no debe confundirse con los requisitos que exigen la ley y las autoridades competentes como el IDIGER para eventos planificados respecto de conglomeraciones masivas.

Dicho lo anterior, es importante recordar que todos hoy somos conscientes de los riesgos y peligros de las catástrofes con los que la naturaleza nos puede sorprender en momentos menos esperados tales como un terremoto, un incendio, un rayo, etcétera, así como aquellas eventualidades causadas por el hombre como terrorismo, o por el colapso de las infraestructuras debido al desgaste de materiales, deterioro, mal mantenimiento, entre otras causas.

Por lo tanto, el presente Proyecto de Acuerdo, no pretende incluir una cultura de la prevención, como si estuviésemos iniciando de cero, sino reforzar la que ha venido desarrollándose en las instituciones. Tampoco redunda o duplica la normatividad ya existente, solo se limita a que las entidades distritales, incluido el Concejo, entregue una información básica a los ciudadanos, que no le tomará más de 3 o 5 minutos.

Todo lo que el Distrito pueda hacer en cuanto a mitigar el riesgo y mejorar la prevención respecto de posibles emergencias, es imperativo para salvar vidas humanas. Además, el Proyecto pretende contribuir a que cuando ocurran estos sucesos inesperados, ayude a una reacción correcta e inmediata, gracias a la constante información. La iniciativa, aun cuando diferente, está motivada por el mismo espíritu que inspiró el Simulacro Distrital, que no choca con lo normado vigente en la materia.

Por lo tanto, el Distrito debe garantizar que la información básica de emergencias y contingencias sea entregada de manera constante y actualizada, independientemente del número de asistentes, y que cada vez que se realicen actos públicos, tanto en sus instalaciones como fuera de ellas y que reúna las siguientes condiciones: 1) Cuando haya acceso de ciudadanos para oír o participar en dichos actos y 2) Cuando los responsables de la realización de dichos eventos sean las Entidades del Distrito (incluido el Concejo de Bogotá).

Lo anterior, de aprobarse el Proyecto de Acuerdo, tendría entre otros beneficios:

1. Bogotá, Distrito Capital, se convertirá en un ejemplo y un referente nacional.
2. Estaría actuando con un criterio de Responsabilidad Social
3. Fortalecería las políticas de prevención de riesgos y, lo más importante,
4. En caso de un siniestro, muy posiblemente, gracias a la información entregada de manera continua y permanente, ayudaría a salvar vidas valiosas.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Hasta ahora no se ha presentado un Proyecto de Acuerdo como este. Conocemos de otros proyectos en el pasado que contienen varias acciones semejantes, pero ninguna orientada específica y únicamente hacia una acción concreta, que es la que se establecerá en el articulado y que ponemos a consideración del Honorable Concejo.

En las sesiones ordinarias de marzo de 2018 el proyecto recibió dos ponencias así: POSITIVA por el H.C. Armando Gutiérrez Gonzáles del Partido Liberal, y NEGATIVA, por el H.C. Jorge Eduardo Torres Camargo del Partido Alianza Verde. En las de agosto del mismo año, tuvo dos ponencias POSITIVAS de los honorables concejales Armando Gutiérrez Gonzáles del Partido Liberal y Ricardo Andrés Correa Mojica. En total, tres positivas y una negativa.

3. JUSTIFICACIÓN

De no aprobarse este Proyecto de Acuerdo, estaremos perdiendo otra oportunidad para reforzar la cultura creciente de la prevención y mitigación de desastres que ha venido

afianzándose en los últimos años. Ciudades como Santiago de Chile o Tokio, cuentan con normatividad amplia y profunda sobre el tema, pero esta es exitosa, no por su nivel de detalle, trámites y requisitos, sino porque se ha sabido comunicar y posicionarla en la mente de los ciudadanos para que la conozcan de forma sencilla, resumida, corta, efectiva, permanente y actualizada. Esto último no ocurre ni en el Concejo de Bogotá, ni en la Administración Distrital.

Vuelvo a preguntar a los ponentes: ¿Han visto u oído una información de evacuación del Recinto Los Comuneros antes de cada sesión a los ciudadanos? **No, nunca la ha habido.**

Nota: Reitero. Este Proyecto de Acuerdo no tiene que ver con los eventos públicos solicitados por particulares para conciertos, etcétera. Solo pretende implementar el ofrecimiento de una información básica para las sesiones del Concejo de Bogotá por ejemplo, y para los actos públicos de la Administración. Luego, no aplica para los casos en que los solicitantes de eventos masivos deben cumplir con los PEC (Planes de Emergencias y Aglomeraciones) presentados al SUGA (Sistema Único de Gestión para el Registro, Evaluación y Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital) establecidos en el Decreto 599 de 2013 y demás normatividad.

4. CONTEXTUALIZACIÓN.

Actualmente, muchas organizaciones ya cuentan con protocolos sucintos para entregar información básica frente a emergencias y contingencias, desde universidades y colegios, hasta hospitales, iglesias, aerolíneas y hoteles. Entre tanto, **ni el Concejo ni la Administración** lo evidencian.

Si hemos sido pasajeros en algún momento de nuestra vida o somos viajeros frecuentes del transporte aéreo, sabemos que antes de iniciar un vuelo nos entregan una información básica en caso de emergencias y contingencias. Ningún avión despegar sin entregar las recomendaciones de seguridad, así ya sean conocidas o aburridas para algunos, de todas formas, la aerolínea habrá cumplido con su deber. Del mismo modo, ninguna sesión del Concejo o reunión de la Administración, en las cuales estén presentes ciudadanos e invitados, debería iniciar sin que se presente una breve información básica de emergencias.

Nota: Esta información (de emergencias y contingencias), puede ofrecerse del mismo modo en que en un avión, la azafata o el video de la aerolínea, comunican por cada vuelo las instrucciones en caso de emergencia. No son las únicas maneras, puede haber más.

Por ejemplo, en el caso en que el Concejo de Bogotá cita a una de sus sesiones fuera de sus instalaciones, debería solicitar al anfitrión del lugar, que informe cuáles son las rutas de evacuación, cómo llegar al punto de encuentro y dónde hay extintores y botiquines (enfermería si la hay). Ello generalmente, no supera 3 minutos. Para esto, no se requiere la tramitología normal del IDIGER, puesto que es solo una información a los ciudadanos. Tales recomendaciones se ofrecen siempre antes de empezar la reunión o evento, sin importar cuántas personas sean, porque la responsabilidad frente al usuario, no depende del número de asistentes y no se requiere que sea un evento masivo para hacerlo.

5. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El Proyecto de Acuerdo tiene como objeto que, en todas las reuniones o eventos, de instituciones del Distrito Capital en los que participen ciudadanos, independientemente del número de participantes, se presente a los asistentes una información básica de emergencias y contingencias.

6. IMPACTO FISCAL.

Por no requerir de recursos extraordinarios u ordinarios para su implementación, **NO PRESENTA IMPACTO FISCAL.**

El presente Proyecto de Acuerdo **NO IMPLICA IMPACTO FISCAL**, como quiera que, de acuerdo con la Ley 819 de 2003, no compromete al Distrito en asignar apropiaciones presupuestales, sino que obedece al ejercicio propio de las funciones de las entidades públicas, máxime cuando muchas de ellas cuentan ya con un sistema integrado de gestión. Incluir sistemáticamente una divulgación de información en el territorio distrital, como complemento a los requisitos del SUGA (Sistema Único de Gestión para el Registro, Evaluación y Autorización de Actividades de Aglomeración de Público en el Distrito Capital), no requiere recursos adicionales a los ya establecidos.

7. MARCO LEGAL

El presente Proyecto de Acuerdo no vulnera, ni duplica el siguiente marco legal.

1. **LEY 1575** - Por medio de la cual se establece la Ley General de Bomberos de Colombia.
2. **DECRETO 3888 DE 2007**, por el cual el Gobierno Nacional adoptó el Plan Nacional de Emergencia y Contingencia para Eventos de Afluencia Masiva de Público y conformó la Comisión Asesora de Programas Masivos y estableció que en su artículo 11 que, “Corresponde a la administración local a través de su Secretaría de Gobierno o del Interior exigir el cumplimiento de los requisitos establecidos por cada Comité Local o Regional de Emergencias y aprobar la realización de eventos de afluencia masiva de público en edificaciones, locaciones o escenarios públicos o privados, fijos o itinerantes, en su jurisdicción”.
3. **DECRETO DISTRITAL 599 DE 2013**- Requisitos para el registro, la evaluación y la expedición de la autorización para la realización de las actividades de aglomeración de público en el Distrito Capital.
4. **RESOLUCIÓN 569 DE 2014** - Por la cual se implementan y desarrollan algunos de los aspectos más relevantes establecidos en el Decreto Distrital 599 de 2013 y se dictan otras disposiciones.

8. ACLARACIONES

La normatividad aquí referida, tiene dos enfoques: 1) Aglomeraciones de público de asistencia masiva para grandes eventos culturales, deportivos o sociales y 2) Los particulares son los solicitantes al Distrito para la organización de tales eventos y debe llenar una serie de requerimientos legales y completar trámites y procedimientos.

Por lo tanto, el Proyecto de Acuerdo es un complemento, pues tiene un enfoque diferente y complementario: No se restringe a grandes eventos, sino incluye pequeñas reuniones; y 2) El Distrito es el organizador o uno de los organizadores, constituyéndose en corresponsable de los ciudadanos, ante cualquier siniestro.

9. COMPETENCIA.

De conformidad con lo establecido en el numeral 1º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993 corresponde al Concejo de Bogotá dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

10. CONCLUSIÓN

El Proyecto de Acuerdo no redunda ni sustituye lo ya establecido en la normatividad vigente en materia de Planes de Emergencias y Contingencias (PEC), la cual establece los requisitos, procedimientos y protocolos para el manejo de eventos que atraen aglomeraciones masivas de personas cuando es solicitada por un particular. Pero sí complementa las actividades de prevención, que en esta oportunidad se enfoca, no en que el privado solicitante, sino cuando el Distrito es el organizador o uno de los organizadores, independientemente del número de asistentes o si se hace dentro o fuera de sus instalaciones, sean estas a cielo abierto, cerrado o semicerrado.

11. MENCIÓN ESPECIAL

Un agradecimiento a Lizeth Oviedo, Profesional en Salud Ocupacional y experta en Seguridad Industrial por su guía y consejo oportuno.

Cordialmente,

MARCO FIDEL RAMÍREZ ANTONIO
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 464 DE 2018**PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE ESTABLECE LA DIVULGACIÓN BÁSICA DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS EN LOS EVENTOS PÚBLICOS ORGANIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL Y EL CONCEJO DE BOGOTÁ”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los artículos 12, numeral 9 y 55 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º.- Objeto. Las entidades de la Administración Distrital de los sectores centralizados y descentralizados, las Localidades y el Honorable Concejo de Bogotá, deberán divulgar brevemente la información básica de emergencias y contingencias, antes de iniciar todo acto público en el que se encuentren ciudadanos distintos a los servidores públicos, sean convocados o invitados.

Parágrafo. La información básica de emergencias y contingencias, deberá ser divulgada indistintamente del lugar en el que se lleve a cabo, esto es, dentro o fuera de las instalaciones de las edificaciones del Distrito y del Concejo, sea en sitios abiertos, cerrados o semicerrados.

ARTÍCULO 2º.- Contenido. La información básica de emergencias y contingencias tendrá como mínimo los siguientes elementos: **1)** Ubicación de accesos, **2)** Rutas de evacuación, **3)** Puntos de encuentro, y **4)** Ubicación de botiquines y extintores.

ARTÍCULO 3º.- Medios de Divulgación. La información básica de emergencias y contingencias deberá divulgarse por personas idóneas o mediante cualquier modo audiovisual de forma clara, precisa y actualizada.

Parágrafo 1. El tiempo para divulgar y anunciar la información básica de emergencias y contingencias, no superará los cinco minutos.

Parágrafo 2. La información básica de emergencias y contingencias, deberá incluir las formas de comunicarla a las personas sordas y sordo ciegas.

ARTÍCULO 4º.- Sistema de Gestión Integral. La manera en que cada institución distrital y el Concejo de Bogotá ofrecerá la información básica de emergencias y contingencias, es autónoma y deberá incluirse en la documentación de los procesos del Sistema de Gestión Integral, estableciendo qué cargos serán los responsables

Parágrafo Transitorio. Una vez aprobado el presente Acuerdo, las entidades tendrán hasta tres meses para su implementación.

ARTÍCULO 5º.- Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ
Presidente

DAGOBERTO GARCÍA
Secretario General

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

PROYECTO DE ACUERDO N° 465 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE CAMIONES DE COMIDA EN EL ESPACIO PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de acuerdo es establecer lineamientos para que la Administración Distrital por medio de las entidades correspondientes, definan la viabilidad de la operación de camiones de comida (Food Trucks) y establezcan zonas y horarios para el desarrollo de la misma.

II. ANTECEDENTES

El presente proyecto de acuerdo se ha presentado una vez así:

Proyecto de acuerdo	Nombre del Proyecto	Autores	Ponente y sentido de la ponencia	Ponente y sentido de la ponencia	Concepto Administración
Proyecto No 289 de 2018	<i>“Por medio del cual se establecen lineamientos para la operación de camiones de comida en el espacio público y se dictan otras disposiciones”</i>	Honorables Concejales: Lucía Bastidas Ubate, María Clara Name Ramírez, Hosman Martínez Moreno, María Fernanda Rojas Jorge Torres Camargo, Edward Aníbal Arias Rubio	H.C. Roger José Carrillo Campo Ponencia positiva con modificaciones	Germán Augusto García Zacipa Ponencia Negativa	No viable

III. CONTEXTO Y JUSTIFICACIÓN

En Bogotá los Carros de Comida o Food Trucks han venido expandiéndose en los últimos años, especialmente en zonas de alto flujo de personas como universidades y en cercanías a centros comerciales. Tal es el caso que en algunas zonas de la ciudad se han creado Food Trucks Parks, que son espacios cerrados (usualmente en parqueaderos) donde los vehículos se ubican para comercializar sus productos, debido a la ambigua normativa que existe para el desarrollo de actividades económicas de este tipo.

Con la expedición del Decreto Distrital 456 de 2013, “Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá” se buscó que se organizaran las actividades comerciales en el espacio público y se cobrara la explotación comercial en los casos de eventos publicitarios, ferias, mercados, actividades recreativas y deportivas, filmaciones de obras audiovisuales, estacionamientos, recreación, ecoturismo, entre otros.

De acuerdo con la respuesta emitida por el IDU, dentro de las actividades permitidas en el decreto se incluyó la “venta de alimentos en vía”, actividad que se realiza en vehículos automotores, expendiendo alimentos en vía, cuya reglamentación y cobro se delegó al Instituto de Desarrollo Urbano. Este último adelantó estudios técnicos y de mercadeo durante los años 2014 y 2015, que fueron coordinados por la Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público-DADEP, analizando más de 1.800 espacios en la ciudad para el parqueo de camiones¹. De este estudio se concluyó que sólo 200 espacios (zonas de parqueo en vía) eran viables para la venta de alimentos en vía pública; sin embargo, el estudio económico no mostró que permitir esta actividad genere grandes retornos a la ciudad por vía de impuestos.

Desde hace 4 años las ventas de comidas callejeras han ido cambiando con la llegada de los Food Trucks, negocio que en Colombia ha crecido 120% desde el 2014. Sin embargo, estos negocios están perdiendo su principal característica, la movilidad, pues la falta de regulación los ha obligado a parquearse en diferentes lotes arrendados, para poder ejercer su actividad.

Las cifras recolectadas por parte de las asociaciones de Food Trucks indican que en el país hay 300 camiones de comida que venden aproximadamente 1.200 millones de pesos mensuales (no todos se consideran Food Trucks). Es decir, cada camión genera en promedio cerca de \$4 millones, **pero existen algunos casos que venden más de \$20 millones**, como los que se ubican en el Food Truck Park, cerca del centro comercial Atlantis Plaza en Bogotá.

Además de los tradicionales camiones de comida, existen motos y bicicletas adaptadas para vender productos en la calle. En este sentido, la rentabilidad puede variar dependiendo del tipo de vehículo, ya que un *food truck* puede costar entre **\$70 millones y \$120 millones**; las motos, entre \$20 millones y \$35 millones, y las bicicletas, alrededor de \$15 millones.

Muchos dueños de camiones de comida han expresado su deseo de formalizar su negocio y de pagar a la ciudad un porcentaje por la explotación económica del espacio público. Sin embargo, la administración no ha adelantado ninguna labor para permitir esta actividad, argumentando entre otras razones, que primero debe aprobarse el proyecto de cobro por parqueo en vía y definirse las zonas que serán habilitadas para tal fin. De lo contrario ambos proyectos entrarían en conflicto.

Tipos de comida

En los diferentes puntos de venta de comida móvil en la ciudad se consiguen productos como hamburguesas, perros calientes, pizzas, papas fritas, helados, jugos de fruta, helados, bocadillos, crepes, mazorcada, picadas, productos de panadería y pastelería.

Por ejemplo en el Food Truck Park de la calle 81 con 13, la multinacional PepsiCo tiene como sede de su nuevo negocio un food truck con la marca **De Todocentros**, el cual vende frituras empacadas (De toditos).

¹ Tomado de la respuesta enviada por el IDU

Frank Food Truck, ubicado en la misma zona, es un negocio dedicado a la venta de comida rápida, perros calientes, nachos, galletas y otros.

I love choripán, es un restaurante reconocido que tiene puntos fijos en locales comerciales de la ciudad. Además de los tradicionales choripanes venden carne al grill y picadas argentinas.

Gorila Fusión: Sus platos principales son los burritos, los tacos y las quesadillas que fusionan sabores mexicanos y asiáticos.

Bacon Street: Se dedica a la venta de comida rápida, pero de tipo gourmet.

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Estados Unidos: Cada Estado o ciudad tiene requerimientos específicos que deben reunirse dependiendo del modo de operación. Por ejemplo, si una persona vende alimentos preempacados, no es considerado responsable de los alimentos y tiene requisitos menos estrictos que alguien que prepara alimentos o incluso sirve helado.

En Estados Unidos antes de que un Food Truck pueda salir a la vía pública, inspectores de salubridad inspeccionan el vehículo. En Washington por ejemplo, los inspectores deben verificar:

- Prueba de propiedad, identificación apropiada y licencia del vehículo.
- Prueba de la tarjeta de identificación del administrador de alimentos emitida por el Distrito.
- Registro de compra de alimentos y tenencia de registros.
- Depósito o instalación de soporte del servicio que cumpla con las necesidades de operación de la unidad de distribución.
- Copia de la licencia para el servicio de la instalación y/o reporte de inspección reciente.

Los vehículos son revisados al menos una vez al año por un inspector del Departamento de Salud de manera aleatoria. El inspector revisa cómo la comida está almacenada para que este no se dañe y esté conservada a una temperatura adecuada. Los equipos de cocina así como los lavaplatos y las fuentes de agua son revisadas. Las cocinas comerciales y los garajes en los que se guardan los food trucks, también son inspeccionados frecuentemente y pueden ser multados si no cumplen los códigos de salubridad y de incendios.

Nueva York: En Nueva York los Food Trucks se encuentran en muchos lugares de la ciudad, hay eventos que reúnen varios de ellos en parqueaderos vacíos cada semana, y en verano varios de estos también llevan sus productos a la playa.

La acogida de los food trucks ha generado varios problemas. En primer lugar, el Departamento de Sanidad de Nueva York sólo concede un número limitado de licencias cada año y la lista de espera para montar un foodtruck es tan larga que desde 2007 ya no se admiten solicitudes. Esto ha conllevado a que los interesados busquen las licencias en el mercado negro, por un precio de hasta unos 20.000 dólares.

Segundo, con el creciente número de camiones, cada vez es más difícil encontrar lugares adecuados para la venta de alimentos en vía, además de las tensiones que se han presentado con vecinos y otros establecimientos. Sin embargo, el éxito de los camiones de comida ha llevado a que muchos se

establezcan en locales comerciales, lo que indica que aunque el mercado pueda empezar a estar saturado, el negocio es tan rentable que le permite crecer a los empresarios.

España: En el país no existe una normativa nacional para este tipo de negocios y el propietario debe empaparse de todas las normativas municipales para conocer qué licencias necesita antes de planificar su ruta.

Los vehículos **sólo pueden vender comida en recintos privados en eventos, en los que se debe pagar en promedio 300 euros por fin de semana** al organizador. También, se necesita un local independiente certificado por Sanidad y con todas las licencias al día para poder cocinar, ya que no está permitido hacerlo dentro de los mismos camiones.

Argentina: En el 2016 la ciudad de Buenos Aires aprobó la norma que habilita a los Food Trucks a trabajar en zonas con poca oferta gastronómica. Anteriormente, los camiones sólo podían trabajar en eventos especiales como ferias gastronómicas o festivales al aire libre, pero ante la alta aceptación que han tenido entre la gente (hay hasta tres ferias por fin de semana), la Legislatura porteña terminó habilitándolos a salir a la calle a sitios fijos.

El proyecto aprobado permite la operación de los camiones en el espacio público, por lo cual los responsables de la operación recibirán permisos de uso precario. **No podrán estar a menos de 200 metros de distancia de un restaurante** y pagarán un canon anual de 18.000 pesos (cerca de 3.300.000 pesos colombianos).

La iniciativa impulsada por la alcaldía primero lanzó una encuesta para preguntarles a los vecinos si les gustaría que haya camiones de comida o food trucks en los barrios sin oferta gastronómica. **Participaron más de 110.000 personas y el 83% manifestó estar de acuerdo.**

Los camiones deberán contar con un tanque de agua potable de al menos 50 litros, agua caliente, neveras y equipos de cocina eléctricos, recibirán una habilitación general por parte de la Agencia Gubernamental de Control. Tendrá un año de vigencia y será renovable. Para poder trabajar en la vía pública, necesitarán un permiso particular de uso precario que será otorgado por el Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad.

ASOCIACIONES

A pesar de que no existen asociaciones visibles de food trucks, las más conocidas en la escena gastronómica nacional es la **Asociación Colombiana de Food Trucks**, y en Bogotá, Aso Food Truck Bogotá-AFTB. En la primera asociación el presidente Humberto Medina, lidera una campaña para impulsar el negocio de venta de comida en el país y es propietario de Bogotá Wraps, un restaurante de comida saludable ubicado en el centro de Bogotá que además cuenta con un punto móvil.

Según Medina no todos los carros de comida pueden considerarse Food Trucks, y en Bogotá hay un promedio de 35 camiones que cumplen con las características necesarias para serlo, en Cali hay dos, en Medellín uno rodando y dos en proyecto, en Cartagena uno y en Barranquilla otro. "Bogotá ha sido la plaza más fácil de desarrollar porque hay mucha más gente con camiones y este negocio es definitivamente más cómodo y tranquilo cuando se unen tres o cinco camiones para salir a trabajar".

No obstante, la cifra exacta de camiones de comida en el país que cumplen las características para considerarse Food Trucks es difícil de determinar, ya que hasta el momento no se ha registrado un *food truck* en ningún lado. De hecho, la Asociación, es algo que suena institucional, pero en realidad es una página en Facebook que facilita la compra de materiales para adecuar los camiones.

En el país existen además, la Asociación de Food Trucks del Caribe (Barranquilla) y en Bucaramanga el Parque Iguazú Food Trucks.

En el caso de Bucaramanga, el gobierno local expidió la Resolución 255 de 2018 en la cual pretende realizar un plan piloto por 3 meses. En el acto administrativo autorizó a 6 vehículos tipo food truck se ubiquen en diferentes puntos de la ciudad a vender sus productos, sin cobrarles por el aprovechamiento del espacio público.

Estos vehículos estarán ubicados así:

- Unidades Tecnológicas de Santander.
- Carrera 33 entre calles 52B y 54, en la paralela del costado occidental.
- Parque San Pío, en la calle 46 entre carreras 34 y 35.
- Calle 48 entre carreras 29 y 32.
- Parque Las Palmas, en la calle 44 entre carreras 29 y 30.
- Carrera 35 entre calles 49 y 51, costado occidental.

Cabe señalar que 5 de estos Food Trucks venderán comidas y bebidas y uno venderá flores.

EMPRESAS QUE FABRICAN FOOD TRUCKS

En Bogotá existen algunas empresas encargadas de fabricar, adaptar y transformar vehículos para que funcionen como food trucks, éstas se suman a la cadena productiva del negocio de comidas y generan varios puestos de trabajo.

La empresa más conocida es **Colombian Food Trucks**, la cual se especializa en el diseño, adaptación, equipamiento y operación de Food Trucks y Food Trailers en Bogotá. También organizan fiestas empresariales, catering de eventos, matrimonios, cumpleaños, festivales y conciertos.

La construcción de un tráiler dependiendo de las características solicitadas por el cliente, puede costar entre 20 y 45 millones de pesos, mientras que un camión de comida es vendido entre 70 y 120 millones.

Food Trucks de Colombia es otra empresa establecida en 2013, como una de los primeros fabricantes de Food Trucks en Colombia. Tienen servicios de asesorías que van desde el diseño (desarrollo de la imagen, nombre y uso de la marca) hasta la compra y adecuación del Food Truck.

La empresa cuenta con dos centros de producción completamente equipados y funcionales, en los que el cliente puede alquilar el tiempo de producción en diferentes horarios y días de la semana o del mes.

Esta compañía tiene además 4 Food Trucks que manejan su marca propia, en 3 de estos funcionan los restaurantes Gorila Fusión (comida fusión), Yogi Juice (jugos de fruta) y la bestia (comidas a base de carne de cerdo).

ENTIDADES INVOLUCRADAS EN LA VIGILANCIA Y CONTROL

Para el caso de los Food Trucks debe existir una articulación institucional entre las diferentes entidades distritales. Sin embargo, en la normativa que se expida para regular el particular, debe señalarse explícitamente los requisitos que se deben cumplir para aprobar el funcionamiento en las condiciones requeridas.

Alcaldías locales

Son las encargadas de hacer operativos de control de parqueo en vía pública, a través de los gestores de movilidad de la Secretaría de Movilidad, en compañía de agentes de la policía de tránsito y transporte. También se encargan de adelantar operativos de recuperación de espacio público en compañía del comandante (o delegado) de la policía de la localidad.

Secretaría de Movilidad

Es la encargada de dirigir la política pública de gestión y administración de la vía pública en la ciudad, da lineamientos al IDU como en este caso, para expedir autorizaciones para ocupar la vía pública para la venta de alimentos. Han desarrollado identificación de espacios para el aprovechamiento económico pero a la fecha no ha definido nada.

De igual forma como se señala en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, Art 1° Objeto. "...autorizar la tasa por el derecho de **estacionamientos en vías públicas**", y en su Art 2° Definiciones, literal **a) Estacionamiento en vía**. "*Servicio prestado en Zonas habilitadas por la Administración Distrital en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito Capital a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y adoptada en el presente Acuerdo*". Y en su Art. 3 en donde se creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos "*como el conjunto de regias, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de **estacionamientos** de uso público, **en vía**, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking*". Teniendo en cuenta este Acuerdo, la Secretaría de Movilidad llevó a cabo el contrato de consultoría SDM-2016-1167, cuyo objeto fue: "*Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá*". **el sistema de estacionamiento en vía formulado tiene en cuenta únicamente el cobro de la tasa por el derecho a estacionar sobre las vías públicas, mas no considera la posibilidad de permitir la venta de alimentos en vía.** (subrayado y negrilla fuera de texto)

Secretaría de Salud

Tal y como lo expresaron en la respuesta emitida al Concejo de Bogotá, la Secretaría Distrital de Salud no realiza vigilancia en la venta de alimentos en vía pública o en unidades móviles que no estén enmarcadas dentro de la resolución 604 de 1993 y por tanto no realiza abordaje de este tipo de vehículos. Esta Resolución en el Artículo 2° - Definición, señala: "*Para los efectos de la presente resolución adóptense las siguientes definiciones: a) **Alimento de venta callejera**: cualquier tipo de comida o bebida no alcohólica lista para el consumo humano, preparada y/o vendida en las vías*



*públicas o en zonas para tal fin autorizadas por las autoridades competentes dentro de sus planes de reubicación; b) **Puesto de venta**: toda estructura fija, estacionaria o ambulante, así como los medios materiales utilizados por el vendedor para el expendio de alimentos de venta callejera, que han recibido permiso de las autoridades municipales para su funcionamiento”; Sin embargo, en el caso específico de los Food Trucks al no existir regulación en la materia, quienes ejercen esta actividad no pueden acudir a ninguna entidad a solicitar permisos para su funcionamiento, por lo que es catalogada como una actividad “informal”. Cabe señalar que la mayoría de Food Trucks se dedican al expendio de comidas y bebidas preparadas al interior de éste. (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

Instituto para la Economía Social - IPES

Esta entidad tiene dentro de sus funciones, entre otras “... *Adelantar operaciones de ordenamiento y de relocalización de actividades informales que se desarrollen en el espacio público*” y “*Ejecutar programas y proyectos para el apoyo a microempresas, famiempresas, empresas asociativas, pequeña y mediana empresa e implementar el microcredito*”; por consiguiente, se recomienda que sea la encargada de vigilar que estos Food Trucks cumplan con los requisitos de formalización, según se estipule en el Acuerdo, Decreto y Resoluciones reglamentarias que se expidan sobre la materia.

Secretaría de Planeación – SDP

La SDP tiene dentro de sus funciones, entre otras “...*Formular, orientar y coordinar las políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural, garantizando el equilibrio ambiental del Distrito Capital*” y “*Adelantar las funciones de regulación del uso del suelo, de conformidad con la normativa que expida el Concejo Distrital y en concordancia con la normatividad nacional*”. Por tanto, es muy importante que se expida regulación en cuanto al uso del suelo para el desarrollo de esta actividad. (Subrayado fuera de texto).

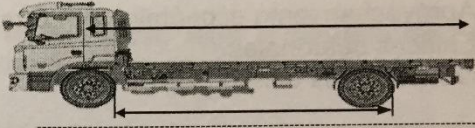
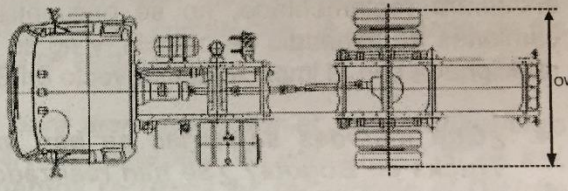
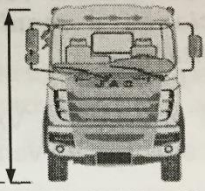
Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público– DADEP

El DADEP tiene dentro de sus funciones, entre otras, “...*Formular las políticas, planes y programas distritales relacionados con la defensa, inspección, vigilancia, regulación y control del espacio público*” y “*Identificación de los espacios en la ciudad que permitan la ubicación de vendedores en proceso de reubicación en zonas estratégicas que le permitan adelantar sus actividades*”. Por consiguiente, recomienda que sea esta entidad la encargada de vigilar que estos Food Trucks cumplan con la ubicación adecuada, respetando el espacio público asignado, según se estipule en el Acuerdo, Decreto y Resoluciones reglamentarias que se expidan sobre la materia.

¿Qué aspectos diferencian a los Food Trucks de otros vehículos motorizados de venta de alimentos?

El Decreto 456 de 2013, describe que la actividad de aprovechamiento económico “Venta de Alimentos en vía” solo es permitida en vehículos automotores, para lo cual se definió la ficha técnica de los vehículos que cumplen con la normatividad para la venta y expendio de alimentos en la vía, señalados en el numeral II) camión, del artículo 5 de la resolución 4100 de 2004, del Ministerio de Transporte, tal como se describen a continuación²:

² Tomado de la respuesta emitida por el IDU

<p>Figura 1: Ficha Técnica propuesta de operación VAV DIMENSIONES VEHÍCULO TIPO</p> <p>NPR 5,00 a 7,00 metros X 2,00 metros</p>	<p>Longitud</p> <p>5,00 a 7,00 metros</p>	
	<p>Ancho 2,00 metros</p>	
	<p>Alto</p>	
<p>TIPO DE VEHÍCULO</p>	<p>El vehículo debe ser autopropulsado (vehículo automotor)</p>	

fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la SDM- Análisis Técnico de Estacionamiento para el Proyecto de Venta de Alimentos en Vía VAV-SDM

Según el Decreto del Ministerio de Transporte, los vehículos deben cumplir con las características descritas en la tabla anterior (5 a 7 metros de largo por 2 metros de ancho). Todos los vehículos que no cumplen con estas especificaciones técnicas, no se encontrarían reglamentados dentro de la actividad de aprovechamiento económico Venta de Alimentos en Vía (VAV). Así mismo, es importante señalar que la venta de alimentos en vía se refiere a aquellos camiones en los cuales se prepara comida en el momento en que el cliente la ordena, y no a los vehículos estacionados en esquinas vendiendo alimentos tales como bocadillos, productos comestibles empacados, etc.³

Buen negocio pero falta de regulación

La falta de legislación obliga a los camiones de comida que existen en el país a encerrarse en plazoletas o parqueaderos, lo cual eleva sus costos de operación, debido al pago de arrendamientos.

Como y se mencionó estos camiones de comida generan grandes utilidades que pueden ir desde los 4 a los 20 millones de pesos mensuales. Además se estima que en ciudades intermedias como Santa Marta las ventas diarias son de \$500.000.

No obstante, la falta de regulación no es solo un problema para los propietarios sino para los mismos consumidores, ya que al no existir una norma que regule la venta de alimentos en la vía en camiones tipo Food Truck, impide que se hagan controles sanitarios que garanticen la inocuidad de los alimentos que se entregan a las personas. La Secretaría de Salud por ejemplo, solo se limita a acompañar los operativos de control de espacio público que adelantan las alcaldías locales, pero no puede tomar acciones sobre las comidas que se venden.

Según el presidente de la **Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco)**, consultado este año por el diario el Espectador “esta es una actividad que se debe regularizar, ya sea por el Gobierno

³ Tomado textual de la respuesta enviada por el IDU.

Nacional o por las alcaldías de cada ciudad. El potencial de esta industria depende en gran medida de las normas que le apliquen, que aseguren que cumplan con todas los requisitos legales y fiscales.

Hasta la fecha no se ha convocado una nueva reunión de la Comisión Intersectorial del Espacio Público, en la cual se tomen medidas para reglamentar la venta de alimentos en vía. Al no ser una actividad que se encuentra reglamentada, la operación de Food Trucks no está autorizada y las autoridades no pueden tomar medidas para controlarla.

Importancia de la Regulación

Si bien hasta el momento no existe ninguna reglamentación en cuanto a la operación de los Food Trucks, lo cual impide que se adelanten actividades de control, es importante crear una norma que regule esta actividad por múltiples razones. En **primer lugar**, al no estar reglamentado la Secretaría de Salud no puede hacer nada al respecto frente a la comida que consumen las personas en vía pública, y sólo se limita a hacer acompañamiento a las alcaldías locales en los operativos de recuperación del espacio público.

Al no existir control sanitario sobre los alimentos que se venden en vía pública, los consumidores se exponen a ingerir productos de mala calidad que pongan en riesgo su salud. Igualmente, la falta de control sobre los lugares de parqueo nocturno de los camiones de comida, puede conllevar a que se propaguen plagas como ratas y cucarachas, que afectan la inocuidad de los alimentos.

Segundo, la Secretaría de movilidad se limita a realizar acciones de control y recuperación de la vía pública, y solamente puede retirar los vehículos que la invaden, por lo que no toma acciones en cuanto al tipo de vehículos que venden alimentos en vía pública.

El negocio de los food trucks está en auge y seguirá creciendo, por lo que la falta de regulación está creando un mercado de ilegalidad. Igualmente, los vendedores están siendo obligados a ocupar otros espacios importantes como lo son parqueaderos públicos, que ya hoy escasean en la ciudad.

La regulación de la venta de productos en vía, puede evitar que sucedan problemas de apropiación y venta del espacio público, como viene sucediendo en algunos lugares de la ciudad.

IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

a) Constitución Política

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

Artículo 5. El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad.

Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad pública, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.

Artículo 313. Corresponde a los Concejos:

1. *Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio*
9. *Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.*
10. *Las demás que la Constitución y la ley le asignen.*

b) Leyes

Ley 9 de 1979 “Por la cual se dictan Medidas Sanitarias”: El título V establece los requisitos de funcionamiento de los establecimientos industriales y comerciales encargados de producir, transportar y comercializar alimentos o bebidas. El artículo 246 estipula que solamente los establecimientos que tengan licencia sanitaria podrán elaborar, producir, transformar, fraccionar, manipular, almacenar, expender, importar o exportar alimentos o bebidas. En los demás se hacen exigencias sobre los equipos y utensilios de los establecimientos, las operaciones de elaboración proceso y expendio, los empaques, o envases y envolturas, publicidad y otros requisitos en cuanto al manejo de cárnicos.

Resolución 604 de 1993: “Por la cual se reglamenta parcialmente el título V de la Ley 9ª de 1979, en cuanto a las condiciones sanitarias de las ventas de alimentos en la vía pública”: En sus artículos 39, 40 y 41 menciona los requisitos para la obtención del permiso sanitario de funcionamiento.

Resolución 4100 de 2014 (Ministerio de Transporte): “Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones": El artículo 127 “Del retiro de vehículos mal estacionados” dicta lo siguiente:

“La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente”.

c) Normativa Distrital

Decreto 98 de 2004 "Por el cual se dictan disposiciones en relación con la preservación del espacio público y su armonización con los derechos de los vendedores informales que lo ocupan": Hace la definición de los tipos de vendedores ambulantes, las instancias de coordinación y concertación entre los vendedores y las autoridades, las medidas de preservación y recuperación del espacio público y las zonas especiales reservadas y prohibidas para las ventas ambulantes.

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”:

Sobre el estacionamiento en vía los artículos 51 y 51 dictan lo siguiente:

Artículo 51 Medidas puntuales sobre estacionamiento en vía.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, al implementar el estacionamiento en vía, seguirá las siguientes previsiones específicas:

a. Definir la tarifa en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo.

b. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, por parte del Distrito, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo, haciendo uso de las facultades conferidas en el Acuerdo 34 de 1991 y sus normas reglamentarias, y en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cumplidas las condiciones de los literales precedentes, se iniciará la operación.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital incentivará la participación de las personas habitualmente dedicadas a la explotación del estacionamiento en vía dentro de los procesos de selección de los operadores, que podrán en todo caso, contar con personal propio en las áreas administrativas y directivas, y realizar las labores de provisión de capital, equipos, recaudo, así como las demás contenidas en los respectivos pliegos de condiciones.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La implementación de zonas de estacionamiento en vía, que tendrá carácter progresivo de acuerdo con las condiciones de la demanda, procurará el otorgamiento a varios operadores diferenciados por zonas, quienes suministrarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la información necesaria respecto de la demanda efectiva de servicios, como uno de los insumos para determinar las necesidades de la red de estacionamientos públicos fuera de vía.

Artículo 52 De las modalidades del estacionamiento en vía.

En las zonas donde se determine hacer uso del estacionamiento en vía a cargo del Distrito o de sus contratistas, será doble el cobro. Su implementación estará precedida de estudios específicos por cada zona, para que se realice por sectores homogéneos desde el punto de vista geográfico, socioeconómico y urbanístico, en vías donde no se afecte la movilidad; dotadas de un adecuado sistema de control, definidas las horas de restricción y las tarifas correspondientes. Cada zona contará con servicios para las siguientes categorías de vehículos o usuarios:

1. Zona de residentes: Lugares de estacionamiento en vía, en vías de la malla vial local intermedia donde se presente un uso de suelo residencial.

2. Zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas: Para atender periodos específicos de alto movimiento comercial, en vías de la red vial local e intermedia de la ciudad. Su tarifa variará

en función del periodo de uso. A largo plazo se procurará ofrecer estacionamientos públicos cuando la demanda sea permanente.

3. Zonas de carque y descarga: Este estacionamiento se dotará en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea industria o comercio zonal o vecinal; estará sujeto a restricciones de horario y de jerarquía vial de acuerdo con los períodos de menor volumen vehicular en la zona determinados en estudios específicos.

4. Zonas para las categorías restantes de usuarios: El número de éstas y su ubicación obedecerá a estudios específicos sobre cada zona.

Las zonas de estacionamiento en vía deberán contar con asignación de cupos para personas con movilidad reducida de acuerdo con lo que sobre el particular establezca el estudio.

PARÁGRAFO. Con las tarifas del estacionamiento en vía en las zonas congestionadas, se desestimulará la ocupación del espacio público e incentivará el uso del Sistema Integrado de Transporte Público y el intercambio modal.

Acuerdo 335 de 2008 “Por el cual se establece el inventario de los aparcaderos vinculados a un uso”: Sobre el uso de parqueaderos.

Artículo 1. **Anualmente los alcaldes locales realizarán el inventario de los aparcaderos vinculados a un uso o abiertos al público de su respectiva localidad. Dicho inventario se remitirá dentro de los tres (3) primeros meses del año a las Secretarías Distritales de Gobierno, Hacienda, Planeación, Movilidad y al Departamento Administrativo Especial de la Defensoría del Espacio Público para lo de su competencia.**

Acuerdo 695 de 2017 “Por medio del cual se autoriza a la Administración distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”. Autoriza la tasa por el derecho de estacionamientos en vías públicas. Define el “Estacionamiento en vía” y se crea el “Sistema Inteligente de Estacionamientos”.

Decreto 456 de 2013 “Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá”: Dicta disposiciones para definir las políticas y estrategias de gestión del aprovechamiento económico del espacio público. Precisar los actores, armonizar las competencias institucionales y establecer el modelo y los procedimientos de retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público.

V. COMPETENCIA DEL CONCEJO

De conformidad con el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

Por su parte, el artículo 13 señala:

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

VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal, ya que no se incrementará el presupuesto anual del Distrito, ni ocasionará la creación de nuevas fuentes de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

BANCADA PARTIDO ALIANZA VERDE

LUCIA BASTIDAS UBATE
Concejala de Bogotá

MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA
Vocera Partido Alianza Verde

MARIA CLARA NAME RAMIREZ
Concejala de Bogotá

HOSMAN MARTÍNEZ MORENO
Concejal de Bogotá

JORGE EDUARDO TORRES CAMARGO
Concejal de Bogotá

EDWARD ANIBAL ARIAS RUBIO
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO N° 465 DE 2018

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE CAMIONES DE COMIDA EN EL ESPACIO PÚBLICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

ARTÍCULO 1. *Formalización.* La administración distrital definirá los procedimientos para la formalización de la operación de camiones de comida en el espacio público de la ciudad.

ARTÍCULO 2. *Espacios de operación.* La Secretaría de Movilidad, como entidad competente, estará encargada de habilitar espacios públicos y bahías para el debido funcionamiento de los camiones de comida, conforme a los estudios de impacto económico adelantados hasta el momento por el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU.

Parágrafo 1. Sólo podrán operar vehículos automotores que permitan su movilización en caso de requerimiento por parte de las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 3. *Control sanitario.* La Secretaría de Salud como entidad competente, será la encargada de hacer control y vigilancia al estado y características de los camiones de comida, así como de la inocuidad de los alimentos que estos comercialicen y dar cumplimiento a la normativa que sobre el particular aplique.

ARTÍCULO 4. *Manipulación de alimentos.* Todas las personas que deseen trabajar con carros de comida deberán realizar un curso de manipulación de alimentos, y su certificado deberá ser emitido por una institución avalada por la Secretaría de Salud. Este certificado deberá ser presentado a la autoridad competente cuando esta lo solicite, dando cumplimiento a lo señalado en el parágrafo 1 del Art. 36 de la Resolución 2674 de 2013. Así como se deberá dar cumplimiento al Art. 12 de la Resolución 2674 de 2013 “Educación y Capacitación” y demás normas concordantes.

ARTÍCULO 5. *Control en el territorio.* Una vez expedida la reglamentación sobre el particular, el Instituto para la Economía social - IPES realizará los controles sobre el territorio para la operación de ordenamiento y relocalización de esta actividad, cuando no cumplan con los requisitos de formalización.

ARTÍCULO 6. *Requisitos mínimos de camiones comida.* Cada camión de comida que desee operar en la ciudad, deberá contar como mínimo con las siguientes características:

- a) Cubierta interior de acero inoxidable.
- b) Superficies de materiales impermeables, lisas y de fácil limpieza.
- c) Tanque con agua potable para la elaboración de alimentos.
- d) Trampas de aceites utilizados para la elaboración de los alimentos.

- e) Tanque de desagüe.
- f) Congelador para el almacenamiento y conservación de los alimentos y bebidas.
- g) Equipo de cocina;
- h) Pileta con desagüe para el lavado de alimentos y utensilios;
- i) Los demás exigidos por la autoridad sanitaria competente.

Parágrafo 1. Los requerimientos adicionales para el correcto funcionamiento de la actividad comercial, serán definidos por las entidades distritales respectivas.

ARTÍCULO 7. *Permisos de funcionamiento.* Las Secretarías de Movilidad y Salud, así como la respectiva alcaldía local serán las entidades encargadas de emitir los permisos de funcionamiento y salubridad. Estos permisos deberán ser verificados cada seis meses y sin ellos ningún vehículo podrá prestar el servicio.

ARTICULO 8. Vigencia: El presente proyecto de acuerdo rige a partir de su divulgación.

Publíquese y cúmplase