



ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO IV N°. 2907 DIRECTOR: DANILSON GUEVARA VILLABÓN. JULIO 24 DEL AÑO 2019

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 299 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE OPTIMIZACIÓN Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”.....

5292

PROYECTO DE ACUERDO N° 300 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECE UN REGISTRO FÍSICO O CARNET PARA LOS DOMICILIARIOS DE PLATAFORMAS DIGITALES, DONDE CONSTE NOMBRE, NÚMERO DE CÉDULA, NACIONALIDAD Y NÚMERO TELEFÓNICO”...

5303

PROYECTO DE ACUERDO N° 299 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE OPTIMIZACIÓN Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO

1.1 Objetivo General

El objetivo general del presente proyecto que se pone a consideración del honorable Concejo de Bogotá es brindar herramientas de optimización del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), así como disminuir los índices de accidentalidad en el Sistema derivados de exceso de velocidad.

1.2 Objetivos Específicos

- Brindar al ciudadano herramientas de planificación del tiempo de sus desplazamientos.
- Mejorar la calidad del servicio a través del control ciudadano de las rutas del SITP
- Disminuir la accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la capital.
- Disminuir el número de heridos y muertos a causa de accidentes en vehículos de transporte público de pasajeros.
- Mejorar las condiciones en el puesto de trabajo los conductores de vehículos de transporte público los cuales sufren de estrés.
- Mejorar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, ya que, por mal uso, exceso de velocidad presentan fallas, daños con frecuencia y con anterioridad a su vida útil.

- Mejorar los tiempos de movilización en la capital, ya que al disminuir los accidentes se generarán menos embotellamientos.
- Mejorar la percepción ciudadana sobre el servicio de transporte público.
- Reducir los perjuicios económicos derivados de los accidentes de tránsito.

2. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE DEL PROYECTO

En el día a día de los ciudadanos es común observar accidentes donde el principal protagonista es un bus perteneciente al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

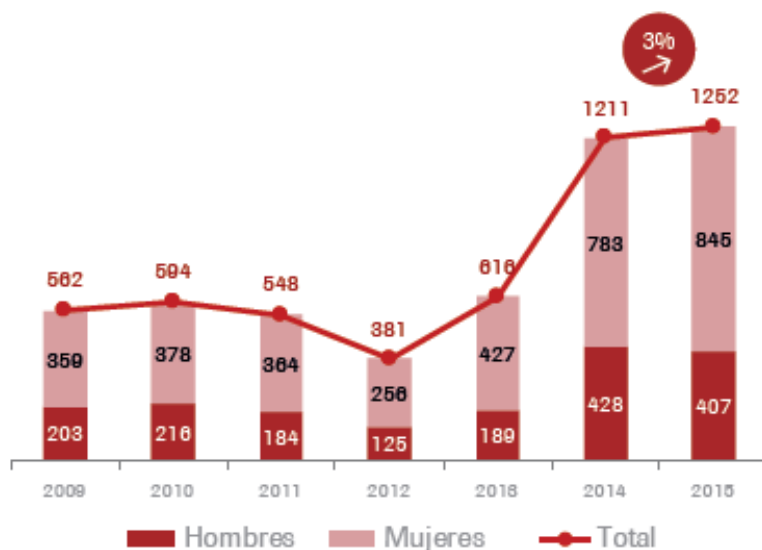
De acuerdo con diario El Heraldó (2015), anualmente en el mundo más de 1.17 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, con una tendencia que superará al número de muertos por VIH en 2030, y subraya que el Banco Mundial resalta que estos eventos cuestan aproximadamente entre el 1 y el 3% del PIB.

Según el más reciente informe del observatorio de movilidad realizado por la Universidad de los Andes y La Cámara de comercio de Bogotá (2015), el exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito y las fallas mecánicas, son las principales causas de los accidentes en este transporte público.

El Tiempo (2016) indica que, en Bogotá se presentan en promedio 500 accidentes simples de tránsito, con un costo de entre 5 y 13 millones de pesos, siendo los corredores Avenida Circunvalar, Autopista Norte y Carrera 30 los principales focos de accidentalidad.

En 2012 se presentaron 381 lesionados en transporte público, en 2013 por poco se duplica el número de lesionados en transporte público con 616 lesionados, nuevamente en 2014 se vuelve a incrementar en casi el doble el número de lesionados en transporte público con 1.211 casos de personas lesionadas, para 2015 se presentaron 1.252 con un incremento del 3% respecto al año anterior, tal y como lo reflejan las siguientes gráficas.

Gráfica 29. Lesionados en transporte público

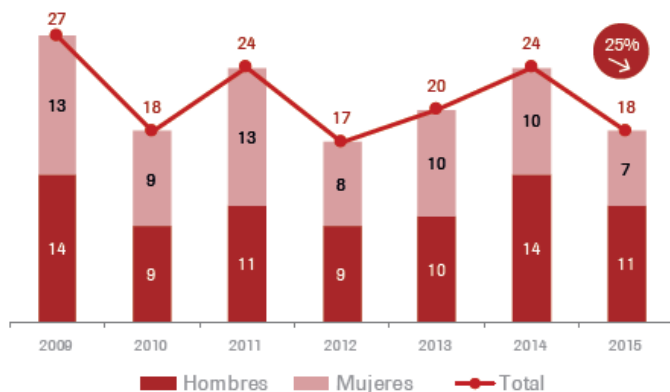


Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

De igual manera el incremento en el número de muertes en transporte público no deja de ser preocupante. En 2012 se presentaron 17 muertes en transporte público, en 2013 se presentaron 20 casos de muerte en transporte público, en 2014 se presentaron 24 muertes en transporte público, para 2015 se registraron 18 muertes en transporte público.

Gráfica 28. Muertes en transporte público



Fuente: Elaborada por el Observatorio de Movilidad con base en datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Bogotá, 2015.

Gráfico tomado de Observatorio de Movilidad 2015. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

Este estudio de la Universidad de Los Andes y de la Cámara de Comercio de Bogotá muestra las cifras que maneja la Secretaria de Movilidad que indican que, de los 31.340 siniestros registrados en 2015, en el 16% de los casos estuvo involucrado un bus, buseta, microbús; dicho tipo de vehículos son los que conforman la flota del SITP Y SITP provisional.

La Secretaría Distrital de Movilidad (2018) presentó la siguiente información sobre accidentes viales en el Distrito Capital:

Tabla por Siniestros viales discriminados por año y gravedad

GRAVEDAD DEL SINIESTRO	AÑO						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Total Siniestros solo daños	22514	22929	22690	20074	23843	24276	7792
Con Heridos	12773	11114	10596	10738	10579	10386	3851
Con fallecidos	315	283	383	529	566	538	161
Total siniestros	35602	34326	33669	31341	34988	35200	11804

*enero, febrero, marzo y abril de 2018

Fuente: SIGAT II. Fecha de consulta 8 de junio de 2018. Fecha de datos 7 de junio de 2018

Se puede observar la alta siniestralidad del Distrito Capital, que afecta la vida, la salud y el patrimonio de los bogotanos, accidentalidad que se ha cobrado 2775 muertes y 70037 heridos en cinco años.

Dentro de estos accidentes se ven involucrados buses del SITP, así, distintos medios de comunicación han evidenciado esta situación: El Espectador (2017), indica que los buses del SITP se involucran en casi nueve accidentes diarios, con 4602 accidentes en el año 2016, 29 muertos y 1613 heridos.

Igualmente, el diario El Tiempo (2017) informó que, desde enero hasta noviembre de 2017 se habían presentado 751 accidentes de tránsito con presencia de buses del SITP. También Noticias Caracol (2017) mostró que un vehículo SITP estrelló cuatro vehículos, presuntamente por exceso de velocidad.

Una de las causales de la accidentalidad vial es el exceso de velocidad, tal como lo indicó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, esta causa genera un 40% del número de accidentes (Caracol Radio, 2017).

Estas cifras justifican tomar medidas para garantizar que este exceso de velocidad no sea una de las variables de la accidentalidad en el servicio público. Una de estas medidas es la instalación de mecanismos que informen sobre vulneración a los límites de velocidad que le permitan al pasajero saber cuándo el vehículo en el que se movilizan está infringiendo los valores máximos.

En el contexto internacional se han pensado medidas similares; en la Unión Europea, mediante Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de 5 de noviembre de 2002, se estableció que los vehículos que transportan pasajeros, entre otros, deben tener un limitador de velocidad.

A nivel latinoamericano, específicamente en el caso de Argentina, el Diario El Clarín (2016), informa que se han implementado los limitadores de velocidad con el fin de reducir el porcentaje de accidentalidad, en este caso, como medida inicial se toma los automotores nuevos, deberán tener implementado de fábrica este sistema de limitación y gradualmente se irán implementando.

En el país se han adoptado medidas de control en la velocidad para la prevención de accidentes de tránsito, así, mediante Resolución 001122 de 2005 el Ministerio de Transporte estableció que los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, los particulares de servicio escolar y los pertenecientes a establecimientos educativos, debían tener un dispositivo de control de velocidad, que emitiese un sonido cuando sobrepasara el límite de velocidad máximo, que tuviese una pantalla donde se pudiese visualizar la velocidad del vehículo, y que el dispositivo almacenara los datos, entre otros.

Este panorama nos muestra que los accidentes viales en el Distrito Capital generan un problema de salud pública y además son una gran pérdida económica para la ciudad.

Teniendo en cuenta que la celeridad es uno de los factores determinantes de accidentalidad vial, es pertinente limitar físicamente la velocidad de los vehículos, en este caso los de servicio público de pasajeros, con el fin de disminuir los índices de eventos catastróficos derivados de esta causa. Así, en los vehículos recientes del SITP, se tienen limitadores de velocidad que no permiten aumentarla más allá de los topes determinados.

Además, estos vehículos del SITP cuentan con una Unidad Lógica que se comunica con un centro de monitoreo en el cual se descargan los datos del recorrido, tales como horario, ruta, velocidad, ubicación, y permite conocer en tiempo real el estado del viaje.

Pero esta información sobre ubicación en tiempo real, no está disponible al público en general; su conocimiento permitiría al ciudadano un mayor control en la prestación del servicio, que redundaría en mejora de su calidad y permitiría disminuir la accidentalidad derivada de imprudencia o exceso de velocidad.

A nivel internacional existen ejemplos de aplicaciones que permiten conocer en tiempo real la ubicación de las rutas de transporte público tales como:

- MyTransit™: MyTransit NYC MTA Subway, Bus, Rail (MTA), en Nueva York
- Equipo Bus Madrid: buses de Madrid (España)
- APP TRANSANTIAGO: aplicación oficial de Santiago de Chile.
- Próximo bus Barcelona

En Bogotá, TRANSMILENIO cuenta con la aplicación *TransMi App – Transmilenio*, que, si bien indica información sobre las rutas, los paraderos, horarios generales, no permite conocer en tiempo real su ubicación ni su hora de arribo a los paraderos.

Esta situación podría corregirse ya que los concesionarios del SITP si cuentan con la ubicación en tiempo real de sus móviles, sin que se genere un costo en su implementación.

Por ello, la propuesta de esta iniciativa normativa es permitir al usuario, a través de aplicaciones tecnológicas, saber exactamente cuándo pasará su ruta, situación que le facilita la vida y permite que exista un mejor control ciudadano del servicio.

3. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa no ha sido presentada ni tiene antecedentes en el Concejo de Bogotá D.C.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El Concejo Distrital es competente para aprobar la presente iniciativa conforme con lo establecido en el numeral 1º y 19º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el cual señala lo siguiente:

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

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

5. MARCO NORMATIVO

La presente iniciativa encuentra respaldo jurídico en las siguientes disposiciones, así:

Constitución Política de 1991

El artículo 1º de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2o. 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.

Leyes

-Ley 105 de 1993. *Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*

Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

a. De la soberanía del pueblo: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. De la integración nacional e internacional: El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.

- LEY 336 DE 1996 *Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*

Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad re-queridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios

de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

-LEY 769 DE 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2o. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

Ley 1239 de 2008:

“Artículo 1°. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

“Artículo 2: El artículo 107 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

“Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía”.

Resoluciones:

Resolución No. 001384 de 20 de abril de 2010 “Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia.

“ARTÍCULO PRIMERO. De conformidad con lo previsto en la Ley 1239 de 2008, para efectos de establecer los límites de velocidad máximos y mínimos en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, se adopta el manual denominado “Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas”, elaborado por la Universidad del Cauca, el cual hace parte integral de la presente resolución.

“PARÁGRAFO. El método para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para vías urbanas. En estas vías, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular serán determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o municipio respectivo, de conformidad con lo señalado en la Ley 1239 de 2008.”

6. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta la Ley 819 de 2003 en su Artículo 7º indica: “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”.

El presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal adicional a los apropiados mediante el Presupuesto de Bogotá, debido a que los eventuales gastos que genere la presente iniciativa serán asumidos por los operadores y/o propietarios de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, teniendo en cuenta que los operadores del SITP deben contemplar las normas de seguridad que se establezcan para la prestación del servicio.

De otro lado, dentro de las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, consagradas en el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, se contemplan:

“a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

“b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

“c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

“d. Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

“e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

“f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.

“g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

“k. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.”

Funciones dentro de las cuales se enmarca este proyecto de Acuerdo, motivo por el cual, no se están consagrando cargas económicas a la Secretaría.

Además, para TRANSMILENIO tampoco significa gasto representativo ya que ya cuenta con una aplicación tecnológica y la posibilidad de saber la ubicación en tiempo real de los vehículos del SITP.

7. BIBLIOGRAFÍA

Caracol Radio (17/04/2017). *El 40 por ciento de los accidentes en vías de Colombia son por exceso de velocidad.* Recuperado de http://caracol.com.co/radio/2017/04/18/nacional/1492471482_184638.html

El Clarín. (27/05/2016). *Limitan de fábrica la velocidad de colectivos, camiones y micros.* Recuperado de http://www.clarin.com/sociedad/limitan-fabrica-velocidad-colectivos-camiones_0_E1DeRhZ7W.html

El Espectador. (27/03/2017). *Buses del SITP, involucrados en casi nueve accidentes diarios en 2017.* Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/buses-del-sitp-involucrados-en-casi-nueve-accidentes-diarios-en-2017-articulo-686541>

El Heraldo (15/11/2015). *Entre el 1 y 3% del PIB es el costo por accidentes de tránsito.* Recuperado de <https://www.elheraldo.co/economia/entre-el-1-y-3-del-pib-es-el-costopor-accidentes-de-transito-228468>

El Tiempo. (26/11/2016) *Por choques simples, la gente pierde hasta \$ 13 millones cada hora.* Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/costo-de-un-accidente-de-transito-en-bogota-35412>

El Tiempo. (26/11/2017) *Tras constantes accidentes, empeora la crisis del SITP.* Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/accidentes-empeora-la-crisis-del-sitp-en-bogota-149440>

Noticias Caracol (15/12/2017). *Conductor de SITP estrelló cuatro vehículos por exceso de velocidad*. Recuperado de <https://noticias.caracol.com/ojo-de-la-noche/conductor-de-sitp-estrello-cuatro-vehiculos-por-exceso-de-velocidad>

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. (2002). Directiva 2002/85/CE de 05/11/2002 "Por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad". Recuperado de <https://www.boe.es/doue/2002/327/L00008-00009.pdf>

República de Colombia. Alcaldía Mayor de Bogotá. Secretaría Distrital de Movilidad. (04 de julio de 2018). *SDM-154746-2018. CONCEJO DE BOGOTÁ 2018EE6784*. Radicado No. ER-16459 de 04/07/2018. Concejo de Bogotá.

Universidad de Los Andes, Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). Observatorio de Movilidad. Reporte Anual de Movilidad. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11520/18119>

Cordialmente,

JULIO CÉSAR ACOSTA ACOSTA

Concejal de Bogotá

ROBERTO HINESTROSA REY

Concejal de Bogotá

CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS

Concejal de Bogotá

JORGE LOZADA VALDERRAMA

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO

Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO

JOSÉ DAVID CASTELLANOS O.

Concejal de Bogotá

ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA

Concejal de Bogotá

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA

Concejal de Bogotá

YEFER YESID VEGA BOBADILLA

Concejal de Bogotá

Proyectó: León Diazgranados. UAN 207

PROYECTO DE ACUERDO N° 299 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE OPTIMIZACIÓN Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, especialmente de las conferidas por los numerales 1 y 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., previo estudio de factibilidad, ordenarán a las empresas concesionarias del Sistema Integrado de Transporte (SITP) y SITP Provisional, dotar los vehículos de un dispositivo que limite la velocidad a la que se puede desplazar de acuerdo a la normativa vigente, así como también tableros que permitan a los pasajeros verificar la velocidad a la que transitan los automotores.

Parágrafo: La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. tendrán un término de doce (12) meses a partir de la promulgación del presente acuerdo para adelantar los estudios de factibilidad necesarios.

ARTÍCULO SEGUNDO. TRANSMILENIO S.A. implementará dentro de su aplicación “*TransMi App*”, o las que determine esta empresa, la posibilidad de acceder, en tiempo real, a la ubicación de las distintas rutas del Sistema Integrado de Transporte (SITP).

Parágrafo: TRANSMILENIO S.A. tendrán un término de doce (12) meses a partir de la promulgación del presente Acuerdo para adelantar los estudios de factibilidad necesarios para adecuación de las aplicaciones de software que considere.

ARTÍCULO TERCERO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 300 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECE UN REGISTRO FÍSICO O CARNET PARA LOS DOMICILIARIOS DE PLATAFORMAS DIGITALES, DONDE CONSTE NOMBRE, NÚMERO DE CÉDULA, NACIONALIDAD Y NÚMERO TELEFÓNICO”

OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de acuerdo que se presenta a consideración del honorable Concejo tiene como objetivo identificar, mediante carnetización, a los domiciliarios de las plataformas digitales, con el fin de ejercer control sobre el personal que labora para estas aplicaciones y garantizar la seguridad de los usuarios.

1. EXPOSICION DE MOTIVOS

Las plataformas de servicio virtual han cobrado relevancia en la actualidad. Muchos ciudadanos las emplean para acceder a servicios, adelantar trámites, realizar compras de toda índole y hasta pedir comida a domicilio.

De acuerdo con un estudio de Brandstrat, en alianza con Netquest, citado por el diario La República, las aplicaciones de domicilios son utilizadas en un 20% con respecto a otro tipo de apps como las de música y llamadas¹. Una cifra considerable, teniendo en cuenta la amplia gama de servicios virtuales que existe.

Sin embargo, plataformas como Rappi, que encabeza junto con domicilios.com el mercado de domicilios virtuales en Colombia -aunque le han facilitado la vida a la población- se están convirtiendo también en un problema de seguridad, ya que algunos de sus trabajadores se han visto involucrados en robos, situación que ha derivado en que muchas edificaciones veten su acceso a las torres.

El diario *El Espectador* registró entre sus noticias del 6 de marzo de 2019 el atraco a un usuario, en el que fue herido, con arma blanca, un celador.² El 4 de abril de 2019, una mujer fue agredida y atacada por un supuesto domiciliario de Rappi que se bajó de la moto, en la calle 116 con carrera 48 en el norte de Bogotá, y forcejeó con ella hasta quitarle sus pertenencias³. Estos son apenas algunos ejemplos de los casos que se han presentado en la capital del país.

Aunque la plataforma asegura que adelanta filtros de seguridad, se hace necesario un sistema que permita una identificación clara a la que puedan acceder los usuarios, y las autoridades judiciales, en caso de ser necesario. Estos datos no sólo permitirían ejercer mejores controles de seguridad, también facilitarían el monitoreo del buen comportamiento que tienen estas personas en el espacio público y en el sistema de transporte masivo, ya que también se reciben quejas constantes, porque algunos domiciliarios se cuelan con sus vehículos en el sistema de transporte masivo, e invaden el

¹ Mariño, Lilian. Domicilios.com y Rappi lideran negocio de apps. En: La República (1 de octubre de 2018). Ver en: <https://www.larepublica.co/consumo/domicilioscom-y-rappi-lideran-negocio-de-apps-2777219>.

² Diario El Espectador. Supuesto domiciliario de Rappi asaltó a un usuario y agredió a celador en Bogotá. 7 de marzo de 2019. Ver en: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/trabajador-de-rappi-participo-en-robo-usuario-en-el-que-una-persona-resulto-apunalada-articulo-843800>.

³ Kienyke. Hombre con maleta de Rappi robó a una mujer. 2 de abril de 2019. Ver en: <https://www.kienyke.com/noticias/video-robo-rappi-mujer-bogota>

espacio público. Sumado a ello, se podría ejercer un mejor control sobre las condiciones laborales con las que son contratados los domiciliarios.

3. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa no tiene antecedentes en el Concejo de Bogotá.

4. MARCO JURÍDICO

El artículo 25 de la Constitución Política establece que “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

Pero, además, el artículo 26 señala que “Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social. Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles”.

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia T-1101/08 establece lo relacionado con el derecho a la seguridad personal e indica que “la seguridad personal es un valor constitucional de enorme relevancia toda vez que, en buena parte, de su efectivo aseguramiento depende la posibilidad de goce de los derechos fundamentales”.

De este mismo sentido, el *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*, en el artículo 9, numeral 1, señala que “Todo individuo tiene derecho a la libertad y a la seguridad personales. Nadie podrá ser sometido a detención o prisión arbitrarias. Nadie podrá ser privado de su libertad, salvo por las causas fijadas por ley y con arreglo al procedimiento establecido en ésta”.

5. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 7º de la ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, ni gastos en el presupuesto actual o futuras vigencias, puesto que, de llegar a implicar costos, estos deberían ser asumidos por la empresa privada.

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

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

Por su parte, el artículo 13, del mismo decreto, señala:

“ARTICULO 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.

Por lo tanto, el Concejo de Bogotá, D.C., cuenta con facultades y competencia para dictar las normas introducidas mediante el presente Proyecto de Acuerdo.

7. BIBLIOGRAFÍA

Mariño, Lilian. Domicilios.com y Rappi lideran negocio de apps. En: La República (1 de octubre de 2018). Ver en: <https://www.larepublica.co/consumo/domicilioscom-y-rappi-lideran-negocio-de-apps-2777219>.

Diario El Espectador. Supuesto domiciliario de Rappi asaltó a un usuario y agredió a celador en Bogotá. 7 de marzo de 2019. Ver en: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/trabajador-de-rappi-participo-en-robo-usuario-en-el-que-una-persona-resultado-apunalada-articulo-843800>.

Kienyke. Hombre con maleta de Rappi robó a una mujer. 2 de abril de 2019. Ver en: <https://www.kienyke.com/noticias/video-robo-rappi-mujer-bogota>

Cordialmente,

JULIO CÉSAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá

CÉSAR ALFONSO GARCÍA VARGAS
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá

ORIGINAL NO FIRMADO
JOSÉ DAVID CASTELLANOS O.
Concejal de Bogotá

ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá

Proyectó: León Diazgranados. UAN 207

PROYECTO DE ACUERDO N° 300 DE 2019**PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE ESTABLECE UN REGISTRO FÍSICO O CARNET PARA LOS DOMICILIARIOS DE PLATAFORMAS DIGITALES, DONDE CONSTE NOMBRE, NÚMERO DE CÉDULA, NACIONALIDAD Y NÚMERO TELEFÓNICO”**

El Concejo de Bogotá en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, especialmente las contenidas en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 142 de 1993.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: La Administración Distrital establecerá un sistema de carnetización para los domiciliarios de plataformas virtuales.

Parágrafo

Los datos básicos del domiciliario estarán visibles para los usuarios, personal de vigilancia de los conjuntos residenciales y autoridades de policía.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Secretaría de Gobierno, en coordinación con las alcaldías locales, adelantará el registro de los domiciliarios, en un término de seis (6) meses, a partir de la promulgación del presente Acuerdo para implementar el sistema de datos de los trabajadores de plataformas digitales.

ARTÍCULO TERCERO: El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE.