



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

AÑO IV N°. 2910 DIRECTOR: DANILSON GUEVARA VILLABÓN. JULIO 29 DEL AÑO 2019

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 296 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER ACCIONES PREVENTIVAS FRENTE A LAS PERSONAS NATURALES O JURIDICAS QUE DESARROLLAN LA ACTIVIDAD DE ARRENDAMIENTO DE VIVIENDA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	5357
PROYECTO DE ACUERDO N° 297 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA FORTALECER BUENAS PRACTICAS DE LOS MEDIOS DE PAGO DEL SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE Y COMBATIR LA REVENTA DE PASAJES EN BOGOTÁ D.C.”.....	5371
PROYECTO DE ACUERDO N° 298 DE 2019 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOTALLERES EN VÍA PARA LOS BICIUSUARIOS DE BOGOTÁ D.C.”.....	5382

PROYECTO DE ACUERDO N° 296 DE 2019

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER ACCIONES PREVENTIVAS FRENTE A LAS PERSONAS NATURALES O JURIDICAS QUE DESARROLLAN LA ACTIVIDAD DE ARRENDAMIENTO DE VIVIENDA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

I. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente acuerdo establece una serie de lineamientos para promover acciones preventivas en beneficio de los usuarios de las inmobiliarias y/o personas naturales que ejercen actividades de arrendamiento de bienes raíces propios o de terceros destinados a vivienda, o realizan la intermediación comercial entre arrendadores o arrendatarios de tal tipo de bienes.

El proyecto, igualmente entre estos lineamientos, establece que la administración distrital dentro del sistema de información “Hábitat a la Vista” pueda consultar la información de los arrendadores de vivienda habilitados para ejercer esta actividad, incorporando en esta la información que anualmente reportan estas empresas, tales como:

- La cantidad de inmuebles destinados a vivienda urbana, ya sean propios o de terceros, recibidos, para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento
- La cantidad de contratos vigentes de arrendamiento y de intermediación de inmuebles destinados a vivienda.
- Sanciones que se le hayan impuesto.

II. ANTECEDENTES.

Este proyecto se presenta a discusión del Concejo por segunda vez, en la primera versión los Concejales Marco Fidel Ramírez y Juan Felipe Grillo, rindieron ponencia positiva, bajo el radicado 046 de 2019. Igualmente se radicaron comentarios de la administración distrital que son acogidos en la actual versión.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Bogotá es una ciudad donde uno de cada dos hogares paga arriendo. Las dificultades para tener acceso a una vivienda propia, la migración de otras partes del país y el crecimiento de familias unipersonales y uniparentales, ha hecho que la ciudad tenga cada vez más arrendatarios.

De acuerdo con las cifras de la Secretaría de Hábitat, en la ciudad hay 1.184.310 hogares habitando en condición de arrendatario, esta es una cifra elevada si se tiene en cuenta que en la ciudad hay 2.437.000 hogares. Por localidad, las localidades con más hogares en condición de arrendatarios son Suba, Kennedy y Engativá y Ciudad Bolívar.

LOCALIDAD	Hogares arrendatarios
Antonio Nariño	14.678
Barrios Unidos	41.500
Bosa	99.555
La Candelaria	4.846
Chapinero	24.688
Ciudad Bolívar	105.966
Engativá	119.082
Fontibón	57.005
Kennedy	186.514
Los Mártires	18.115
Puente Aranda	35.983
Rafael Uribe	55.216
San Cristóbal	50.744
Santafé	17.945
Suba	182.392
Sumapaz	102
Teusaquillo	21.348
Tunjuelito	35.814
Usaquén	67.530
Usme	45.223
TOTAL	1.184.310

Aunque se conserva la costumbre que muchos arrendadores propietarios de inmuebles con destino a vivienda arriendan directamente, es más común usar un intermediario ya sea una persona natural o jurídica especializada en este tipo de actividades, como las inmobiliarias.

De acuerdo a la normatividad vigente, un arrendador es la persona natural o jurídica entre cuyas actividades principales está la de arrendar bienes raíces destinados a vivienda urbana, de su

propiedad o de la de terceros, o labores de intermediación comercial entre arrendadores y arrendatarios.

Es así que según el registro de la Secretaría de Hábitat, en Bogotá hay 2.479 arrendadores con matrícula de arrendador activa de los cuales 2.080 son personas jurídicas. Muchas de estas inmobiliarias tienen dentro de su actividad, la comercialización y administración de inmuebles en arrendamiento.

A pesar de figurar más de 2.000 inmobiliarias activas, en la página de metrocuadrado.com se lista 809 inmobiliarias que prestan servicio en Bogotá. Usualmente los servicios que ofrecen las inmobiliarias, se caracterizan por:

- Estudiar si un arrendatario tiene la capacidad de pago para tomar en arriendo el predio que el arrendador ha dispuesto para ser arrendado.
- Firmar los documentos y encargarse de la administración del contrato de arrendamiento.
- Recibir el canon de arrendamiento del arrendatario y lo paga al arrendador
- Realizar la verificación del estado del inmueble, garantizando la conservación en caso de entrega del inmueble por parte del arrendatario.
- Encargarse de las reparaciones locativas del predio.
- Ofrecer un servicio de póliza de arrendamientos para garantizar el cumplimiento del pago del canon de arriendo y la administración de la copropiedad, en caso de incumpliendo por parte del arrendatario.

Por realizar las actividades mencionadas, estas inmobiliarias cobran una comisión por administración, un seguro de arrendamiento del canon mensual, o cobran el primer mes como comisión por arrendar un inmueble destinado a vivienda.

Sin embargo, la expansión de esta actividad comercial ha generado en algunos casos, incumplimientos de las obligaciones legales que estos establecimientos deben tener para poder prestar el servicio. Es por ello la necesidad de que el Distrito redoble sus esfuerzos para evitar que dichas entidades operen por fuera del marco legal.

Desde nuestro punto de vista, este es un asunto que merece toda la atención de las autoridades distritales porque un arrendador o un arrendatario, pueden estar siendo víctima de arbitrariedades por parte de alguna inmobiliaria.

Entre las más comunes que vienen ocurriendo en Bogotá, se destacan:

- No contar con matrícula de arrendador para el desarrollo de la actividad de arrendamiento.
- No expedir copias del contrato de arrendamiento al arrendatario o a su codeudor en el término establecido por el artículo 8 de la Ley 820 de 2003.
- Exigir de depósitos ilegales, para el cumplimiento del contrato de arrendamiento.
- No entregar el recibo de pago de arrendatario.
- La existencia de conflictos surgidos en el contrato de administración.
- Incrementar el valor del canon por encima del índice de Precios al Consumidor (IPC) del año anterior, al término de cada vigencia de la fecha del contrato.

a. Se requiere fortalecer los mecanismos de prevención.

Muchos propietarios de vivienda urbana entregan su apartamento a inmobiliarias para que estas velen por el pago cumplido y los arrendatarios hagan un buen uso del inmueble. De acuerdo al portal metrocuadrado.com, entre los beneficios están:

- La asesoría que brindan a los dueños.
- La selección de clientes con previa aprobación de una aseguradora.
- El control del inmueble mediante visitas para prevenir daños o deterioro del mismo.
- Un inventario al inicio y finalización del contrato.
- El garante de que se recibe el dinero de la renta, así el inquilino pague o no el dinero.

Para el arrendatario buscar una empresa intermediaria como las inmobiliarias, también tiene ciertas ventajas, tales como:

- Tener la certeza jurídica de habitar un bien inmueble con las formalidades plenas de un contrato.
- Evitar disputas con los propietarios.
- Sentirse respaldado en caso de algún daño en el predio.

Pero lo principal para ambas partes (arrendadores y arrendatarios), es que sienten que acudiendo a esta figura, tienen el respaldo de una autoridad estatal que genera garantías en caso de presentarse una situación adversa.

La competencia para conocer de los excesos o irregularidades de las inmobiliarias está en cabeza de las autoridades locales, que para el caso de Bogotá es la Secretaría Distrital de Hábitat. Es necesario e importante, a la hora de buscar o elegir una persona ya sea natural o jurídica que el ciudadano conozca si la inmobiliaria tiene la suficiente idoneidad para realizar este trabajo.

Por eso consideramos importante que en la ciudad se implementen varias acciones que vayan encaminadas a:

- a. Que la ciudadanía pueda conocer sus derechos, como usuarios de las inmobiliarias en la ciudad.
- b. Que en todos los SuperCades y Casa de Justicia, existan canales de atención que permitan orientar y guiar al ciudadano frente a las quejas que tengan sobre los posibles incumplimientos por parte de las inmobiliarias.
- c. Que se facilite al ciudadano una guía de orientación, para que los usuarios de las inmobiliarias identifiquen las causales por las cuales puede denunciar o quejarse frente a un hecho irregular por parte de una inmobiliaria y como deben ser presentados para que puedan efectivamente traducirse en un proceso.
- d. Que se disponga en el Sistema de Información “Hábitat a la Vista”, la información actualizada de las personas naturales y jurídicas que cuentan con matrícula de arrendador vigente, para que un usuario pueda identificar tanto las sanciones como, aquellas personas naturales y jurídicas que realizan actividades de arrendamiento sin matrícula en la Secretaría de Hábitat.

En ese orden de ideas, es necesario fortalecer el Registro Distrital de Información al Usuario en la Secretaría Distrital de Hábitat, que permita a estos conocer con respecto a quienes están firmando

un contrato de administración o de arrendamiento, una serie de características que le permita tomar una decisión y proteger así su patrimonio y su predio, entre ellas:

- Si está habilitada para ejercer las actividades de arrendamiento de bienes raíces propios o de terceros destinados a vivienda, o realizar la intermediación comercial entre arrendadores o arrendatarios de tal tipo de bienes.
- La cantidad de inmuebles destinados a vivienda urbana, ya sean propios o de terceros, recibidos, para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento
- la cantidad de contratos vigentes de arrendamiento y de intermediación de inmuebles destinados a vivienda.
- La cantidad de sanciones se han impuesto.

Con respecto al numeral “a” todas las personas naturales y jurídicas que arrienden más de 5 viviendas deben solicitar una matrícula de arrendador en la SDHT, en las cuales se les exige copia del modelo contrato de arrendamiento o de administración del inmueble destinado para ello. De acuerdo al siguiente formato que deben diligenciar.

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. SECRETARÍA DE HABITAT		SUBSECRETARÍA DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL DE VIVIENDA SOLICITUD DE MATRÍCULA DE ARRENDADOR Ley 820 de 2003, Decreto Reglamentario 051 de 2004 y Decreto Distrital 121 de 2008	
PERSONA JURÍDICA	Razón Social:	Nit:	
	Representante Legal:	Documento de identidad	
	Dirección de notificación:		
	Teléfono:	e-mail:	
PERSONA NATURAL	Nombres:	Apellidos:	Documento de identidad
	Nombre del establecimiento de comercio, dedicado a la actividad inmobiliaria y del cual es propietario:		
	Dirección de notificación:		Teléfono: e-mail :
	Acepto SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> que se me envíen comunicaciones al siguiente correo electrónico:		
DOCUMENTOS QUE DEBEN ACOMPAÑAR ESTA SOLICITUD			
<input type="checkbox"/> 1. Relación de los inmuebles destinados a vivienda urbana, propios o de terceros, sobre los cuales se adelantará la actividad de arrendamiento o intermediación, en el formato oficial establecido para el efecto. En caso contrario, <i>manifestación escrita</i> y expresa de no tenerlos.			
<input type="checkbox"/> 2. Copia del modelo de contrato de arrendamiento de inmuebles destinados a vivienda urbana.			
<input type="checkbox"/> 3. Copia del modelo de contrato de administración de inmuebles para dar en arrendamiento.			
NOTA: Al momento de la solicitud debe contar con Certificado de Registro Mercantil vigente, en el caso de personas naturales o Certificado de Existencia y Representación Legal vigente, cuando se trate de personas jurídicas.			

Fuente: SDHT

Frente a lo que se propone en los numerales “b” y “c”, esta información se obtiene anualmente de quienes ejercen esta actividad, los cuales deben presentarse hasta el veinte (20) de marzo de cada año, el informe sobre el desarrollo de su actividad en el año inmediatamente anterior, con corte a 31 de diciembre, donde informan:

- La cantidad de inmuebles destinados a vivienda urbana, ya sean propios o de terceros, recibidos durante todo el año 2018, para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento.
- La cantidad contratos de arrendamiento de inmuebles destinados a vivienda urbana, vigentes a 31 de diciembre de 2018.
- La cantidad de contratos de intermediación o también llamados de consignación, para arrendar inmuebles destinados a vivienda urbana, vigentes a 31 de diciembre de 2018.

El numeral “d.” permite que el usuario conozca si quienes ejercen esta actividad tienen sanciones por parte de dicha entidad. Como se observa, toda esta información reposa en la SDHT, pero no es de fácil consulta y acceso para un usuario.

Incluso la Secretaría de Hábitat en su concepto señala: “Las resoluciones y sanciones pueden o no mostrarse dependiendo de las directrices de la Secretaría de Hábitat”¹

Por lo tanto, se propone que la entidad habilite en Hábitat a la Vista, conocer esta información que se actualizará anualmente, un mes después de que las inmobiliarias radiquen su respectivo informe en dicha entidad.

1. Informe de actividades del año		2018	Con fundamento en el numeral 7 del artículo 8 del Decreto Nacional 051 de 2004, el artículo 31 de la Resolución 1513 de 2015 expedida por la Secretaría Distrital del Hábitat y demás normas concordantes								
Nombre o Razón Social:		2. Año - Por favor ingrese un año de la lista	3. Nombre, cédula y firma del Representante legal								
Nit o Cédula:											
Matrícula de Arrendador N°											
Dirección de Notificación:											
Teléfono:			Nombre completo:								
e-mail:			Cédula de Ciudadanía N°		expedida en						
4. Número de inmuebles destinados a vivienda urbana, propios o de terceros, recibidos durante el 2018, para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento:											
5. Número de contratos de arrendamiento de vivienda urbana, vigentes a 31 de diciembre de 2018											
6. Número de contratos de intermediación de vivienda urbana, vigentes a 31 de diciembre de 2018											
7. Dirección Inmueble	8. Chip	9. Matrícula Inmobiliaria	10. Estrato	11. Fecha Novedad	12. Tipo Novedad	13. Nombre Propietario	14. Nombre Arrendatario	15. Canon Mensual	16. Avalúo Catastral	17. Localidad	

Fuente: SDHT

Para evitar las situaciones y los presuntos abusos de ciertas inmobiliarias, urge con base a la información que reposa en la página de Hábitat, facilitar el acceso a los ciudadanos y fortalecer esta labor para contar con datos que permitan al cliente decidir y evitar que personas inescrupulosas o empresas fraudulentas engañen o timen a quienes desarrollen desea utilizar a las inmobiliarias como agentes intermediarios.²

Colombia no cuenta con un cuerpo especializado de normas que brinde un marco adecuado a las relaciones que se derivan entre los propietarios de inmuebles y quienes

¹ Concepto de la Administración distrital, página 5

² Ver: <http://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2017%20-%202018/PL%20124-17%20Intermediacion%20Inmobiliaria.pdf>



prestan servicios de intermediación inmobiliaria. En tales jurisdicciones además de dotar al comercio de herramientas legales ágiles, se precisa con especial ahínco la necesidad de que los agentes sean formales. Es por ello que una legislación como la que se propone, evitará que se digan presentando en el mercado personas inescrupulosas que desarrollan empresas fraudulentas que estafan sin distinción alguna a propietarios y consumidores, al recibir dineros, para después desaparecer de la noche a la mañana.

Tener este Registro, que pueda ser consultado por la ciudadanía en página web, resulta vital para que una persona propietaria antes de entregar un inmueble a una inmobiliaria o tomarlo en arrendamiento, pueda tener la certeza que es una inmobiliaria con documentación al día, los permisos vigentes y que no tenga quejas o sanciones. Esto es un filtro que da tranquilidad a los usuarios y reduciría de manera significativa este tipo de abusos y en muchos casos delitos en contra de quienes en buena fe entregan o toman estos inmuebles.

b. Se requiere fortalecer los mecanismos de inspección, vigilancia y control.

Las funciones de inspección, vigilancia y control son ejercidas por la Secretaría Distrital de Hábitat, entidad que adelanta sus actuaciones dentro del marco legal establecido en el **Decreto 572 de 2015**, "Por el cual se dictan normas que reglamentan el procedimiento especial para el cumplimiento de las funciones de Inspección, Vigilancia y Control de Vivienda de la Secretaría Distrital del Hábitat".

Cuando un ciudadano pone una queja o denuncia frente a algunos de los hechos enunciados anteriormente, surte unas etapas de auto de apertura, descargos, práctica de pruebas, alegatos de conclusión y la resolución de sanción, principalmente.

Para que la Secretaría de Hábitat, pueda actuar se requiere de una **queja o petición ciudadana**, es decir, la manifestación verbal o escrita presentada por cualquier medio idóneo, donde se pone en conocimiento de la Subsecretaría de Inspección, Vigilancia y Control de Vivienda los hechos o situaciones presuntamente constitutivos de infracción a las normas que regulan las actividades vigiladas en materia de arrendamiento e intermediación de vivienda.

Estas labores, se hacen dentro de lo enmarcado del artículo 52 de la ley 1437 de 2011, que establece que toda autoridad tiene la facultad para imponer sanciones, las cuales caducan a los tres años de ocurrido el hecho.

La **Resolución 1513 de 2015**, "Por la cual se regulan algunos trámites que se adelantan ante la Subsecretaría de Inspección Vigilancia y Control de Vivienda y se dictan otras disposiciones", señala unas funciones de registro

ARTÍCULO 27.- Solicitud. De conformidad con el artículo 28 de la Ley 820 de 2003, reglamentado por el Decreto 051 de 2004, toda persona natural o jurídica, entre cuyas actividades principales esté la de arrendar bienes raíces destinados a vivienda urbana, de su propiedad o de la de terceros, o realizar labores de intermediación comercial entre arrendadores y arrendatarios, así como las personas naturales o jurídicas que en su calidad de propietarios o subarrendadores celebren más de cinco (5) contratos de arrendamiento sobre uno o varios inmuebles, deberán matricularse ante la Subsecretaría de Inspección, Vigilancia y Control de Vivienda de la Subdirección de Prevención

y Seguimiento. La matrícula deberá efectuarse a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al inicio de las actividades como arrendador o intermediario.

Es así que de este registro, surge la obligación de presentar hasta el veinte (20) de marzo de cada año, un informe sobre el desarrollo de su actividad en el año inmediatamente anterior, con corte a 31 de diciembre, enviando la relación de inmuebles destinados a vivienda urbana, propios o de terceros, recibidos para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento, así como el número de contratos de arrendamiento y de intermediación de inmuebles destinados a vivienda vigentes, en el formato establecido por la Subsecretaría de Inspección, Vigilancia y Control de Vivienda –Subdirección de Prevención y Seguimiento para tal fin.

Resulta que este informe, es uno de los incumplimientos más comunes por parte de los matriculados ante la Secretaría de Hábitat; sin embargo, aunque la ley 820 de 2003 establece en su artículo 34 las sanciones, esta es de forma genérica, dado que solo manifiesta que se podrá imponer multas hasta por cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Por ello se propone en este Acuerdo, que la Secretaría de Hábitat diseñe un protocolo para que las multas que se impongan a las personas naturales y jurídicas que no presenten oportunamente el informe sobre el desarrollo de su actividad de arrendamiento del año inmediatamente anterior, se tase progresivamente, de conformidad con los siguientes criterios:

- El tiempo de mora de cumplimiento extemporáneo.
- Si no presenta el informe por primera vez.
- Si el incumplimiento es reincidente en más de una vez.
- Las establecidas en el Código de Procedimiento Administrativo

Igualmente para los otros casos contemplados en la Ley 820 de 2003, se deberá tasar de acuerdo a los agravantes, atenuantes y cantidad de quejas y sanciones impuestas. Se requiere fortalecer esta labor, para evitar que en la ciudad las personas naturales o jurídicas dedicadas a esta actividad, tengan un mayor control por parte de las autoridades del distrito.

El siguiente cuadro muestra algunas de las sanciones impuestas por la SDHT en el año 2018, evidenciado algunas diferencias en el valor multado de acuerdo a las causas analizadas.

Sanciones por Beneficio Económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero

Resolución	Inmobiliaria sancionada	NIT	Valor	SMMLV	Causa
241	Foncomer- Sociedad Comercializadora y Representaciones Inmobiliarias Fonseca.	900.140.056-7	\$1.562.484	2	No pago de 2 canones de arriendo
253	Grupo Inmobiliario Santa María.	900.990.922-7	\$6.249.936	8	No pago de 1 canon de arrendamiento
257	Grupo Vela SAS	900.425.352-7	\$7.812.420	10	No pago de 4 canones de arrendamiento
267	JV Inmobiliaria	900.108.140-3	\$7.812.420	10	No pago de 2 canones de arriendo

268	Realtor Colombia SAS	900.602.724-2	\$7.812.420	10	No pago de 2 cannes de arriendo
281	Blue Smart Inmobiliaria	900.614.694-1	\$7.812.420	10	No pago de 3 cannes de arriendo
287	Reinales B Inmobiliaria SAS	900.417.567-1	\$7.812.420	10	No pago de 9 cannes de arriendo
314	Inversiones Inmobiliaria Rianco SAS	900.359.757-3	\$7.812.420	10	No pago de 3 cannes de arriendo
320	En casa Administradores Inmobiliarios SAS	900.548.386-5	\$7.812.420	10	No Pago de 2 mensualidades
322	Daisy Milena Ardila Pulido	CC 52.393.212	\$781.242	1	Incumplimiento pago cuota de administración del inmueble

Fuente: Elaboración Propia con base a las Resoluciones de la SDHT

IV. FUNDAMENTO LEGAL DEL PROYECTO.

La **Constitución Política** de 1991 establece en su artículo segundo que 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.

La **Ley 820 de 2003** se expidió el régimen de arrendamientos de vivienda urbana, fijando los criterios que sirven de base para regular los contratos de arrendamiento de inmuebles urbanos destinados a vivienda, y se asignó a la Alcaldía Mayor la función de inspección, vigilancia y control de dicha actividad en el territorio de Bogotá D.C. Esta Ley establece en su artículo 28, lo siguiente:

Toda persona natural o jurídica, entre cuyas actividades principales esté la de arrendar bienes raíces, destinados a vivienda urbana, de su propiedad o de la de terceros, o labores de intermediación comercial entre arrendadores y arrendatarios, en los municipios de más de quince mil (15.000) habitantes, deberá matricularse ante la autoridad administrativa competente. [...] **Las personas matriculadas quedarán sujetas a la inspección, vigilancia y control de la autoridad competente.** (Subrayado fuera de texto original).

Igualmente deberán matricularse todas las personas naturales o jurídicas que en su calidad de propietarios o subarrendador celebren más de cinco (5) contratos de arrendamiento sobre uno o varios inmuebles, en las modalidades descritas en el artículo cuarto de la presente ley.

El artículo 34, de la Ley establece:

Artículo 34. Sanciones. Sin perjuicio de las demás sanciones a que hubiere lugar, la autoridad competente podrá imponer multas hasta por cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, mediante resolución motivada, por las siguientes razones:

1. Cuando cualquier persona a las que se refiere el artículo 28 no cumpla con la obligación de obtener la matrícula dentro del término señalado en la presente ley.
2. Cuando las personas a que se refiere el artículo 28 de la presente ley incumplan cualquiera de las obligaciones estipuladas en el contrato de administración suscrito con el propietario del inmueble.
3. Cuando las personas a que se refiere el artículo 28 de la presente ley se anunciaren al público sin mencionar el número de la matrícula vigente que se les hubiere asignado.
4. Por incumplimiento a cualquier otra norma legal a que deban sujetarse, así como por la inobservancia de las órdenes e instrucciones impartidas por la autoridad competente.
5. Cuando las personas a que se refiere el artículo 28 de la presente ley, en razón de su actividad inmobiliaria, o en desarrollo de arrendador o subarrendatario de vivienda compartida, incumplan las normas u órdenes a las que están obligados.
6. Cuando las personas que tengan el carácter de arrendador de inmuebles destinados a vivienda urbana, estén sometidos o no, a la obtención de matrícula de arrendador, incumplan con lo señalado en los casos previstos en los numerales 1 a 3 del artículo anterior.

En ese sentido, el **Decreto Nacional 051 de enero 8 de 2004** reglamentó los artículos 28, 29, 30 y 33 de la Ley 820 de 2003, y se establecieron los parámetros para desarrollar sistemas de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades.

La competencia para conocer de los excesos o irregularidades de las inmobiliarias está en cabeza de las autoridades locales, con base a esto en Bogotá con el **Acuerdo Distrital 257 de 2006** en su artículo 115, literal “m”, se consagró dentro de las funciones de la Secretaría Distrital del Hábitat “controlar, vigilar e inspeccionar la enajenación y arriendo de viviendas para proteger a sus adquirientes”.

Bajo esta línea jurídica el distrito cuenta con:

- **Decreto 572 de 2015.** "Por el cual se dictan normas que reglamentan el procedimiento especial para el cumplimiento de las funciones de Inspección, Vigilancia y Control de Vivienda de la Secretaría Distrital del Hábitat"
- **Resolución 1513 de 2015.** "Por la cual se regulan algunos trámites que se adelantan ante la Subsecretaría de Inspección Vigilancia y Control de Vivienda y se dictan otras disposiciones"

Todo el proceso de sanción, actualmente se basa en los criterios de la **Ley 1437 de 2011 -Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo**, que establece en su artículo 50, los criterios de graduación.

ARTÍCULO 50. GRADUACIÓN DE LAS SANCIONES. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.
2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.
3. Reincidencia en la comisión de la infracción.
4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.
5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.
6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.
7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.
8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

Igualmente, la competencia del Concejo de Bogotá se deriva del **Decreto Ley 1421 de 1993**, que señala en su artículo 12 numeral 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Cabe señalar que el concejo expidió el **Acuerdo 493 de 2012**, "Por el cual se crea el sistema de información de urbanizadoras (es), enajenadores de viviendas y/o constructoras (es) que realizan actividades en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones", en el cual estableció:

ARTÍCULO 1°. Sistema de información. Créase el Sistema de Información de Urbanizadoras (es), Enajenadoras de Viviendas y/o Constructoras (es) de Bogotá, D.C., el cual estará conformado como mínimo por las bases de datos y demás información oficial necesaria sobre las urbanizadoras (es), enajenadoras de vivienda y/o constructoras (es) y sobre los urbanizadores ilegales, así declarados por las autoridades competentes, a fin de ser consultado en línea en el Super CADE virtual Ventanilla Única de la Construcción y en la página WEB de la Secretaría Distrital del Hábitat y en la Secretaría Distrital de Planeación por parte de los ciudadanos.

ARTÍCULO 3°. Propósito del Sistema. El Sistema tiene como propósito permitir a las personas naturales y jurídicas acceder a información oficial sobre las urbanizadoras (es) y/o constructoras (es), enajenadores de vivienda y sobre los urbanizadores ilegales.

Frente al tema del **Impacto Fiscal** cabe señalar que el Plan de Desarrollo Bogotá Mejor Para Todos 2016-2019, planteó dos metas en el proyecto: 417- *"Control a los procesos de enajenación y arriendo de vivienda"*.

Meta 1: Tramitar 100 % las solicitudes de matrícula de arrendadores y radicación de documentos para la enajenación de inmuebles destinados a vivienda en los términos previstos en la ley.

Meta 2: Atender 100 % las investigaciones por incumplimiento a las normas que regulan la enajenación y arrendamiento de inmuebles destinados a vivienda en los términos de ley.

Presupuesto asignado en SEGPLAN – Corte a septiembre de 2018

	2017	2018	2019	2020	Total PDD
Meta 1	\$731	\$789	\$697	\$722	\$1.556
Meta 2	\$12.906	\$4.511	\$4.484	\$5.051	\$28.251

Por lo tanto, las estrategias planteadas pueden ser cubiertas con estos recursos presupuestales y no necesitarían erogaciones adicionales.

Frente al concepto de la administración, del estudio del articulado, la Secretaría de Hábitat realizó unas observaciones que fueron acogidas en la actual versión, para que el proyecto pueda ser viabilizado por parte de la Administración distrital.

Cordialmente, Bancada de Cambio Radical.

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA

Concejal de Bogotá D.C.

Original no firmado

JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS ORJUELA
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.– Vo. Bo. Vocero Bancada-

Proyectó/ CTorresC

Revisó/ VChantré

PROYECTO DE ACUERDO N° 296 DE 2019

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER ACCIONES PREVENTIVAS FRENTE A LAS PERSONAS NATURALES O JURIDICAS QUE DESARROLLAN LA ACTIVIDAD DE ARRENDAMIENTO DE VIVIENDA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

El Concejo de Bogotá D.C.

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

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto. Implementétese los siguientes lineamientos para promover acciones preventivas frente a las personas naturales o jurídicas que desarrollan la actividad de arrendamiento de vivienda o intermediación inmobiliaria en Bogotá, Distrito Capital.

Artículo 2. Lineamientos. Para cumplir el objeto del presente acuerdo, la Secretaría Distrital de Hábitat, en el marco de sus competencias, desarrollará los lineamientos, que se enumeran a continuación:

- a. Fomentar acciones para que la ciudadanía conozcan sus derechos, como usuarios las personas naturales o jurídicas que desarrollan la actividad de arrendamiento de vivienda, en especial de las inmobiliarias que operan en la ciudad.
- b. Impulsar en los Sistemas Integrado de Servicios al Ciudadano-SuperCades y en Casa de Justicia, canales de atención que permitan orientar y guiar al ciudadano frente a las quejas que tengan sobre los posibles incumplimientos por parte de las inmobiliarias.
- c. Propender para que los usuarios de las inmobiliarias identifiquen las causales por las cuales puede denunciar o quejarse frente a un hecho irregular por parte de una inmobiliaria y como pueden hacer efectivo su derecho a la queja.
- d. Promover acciones para actualizar la base de datos de las personas naturales y jurídicas que cuentan con matrícula de arrendador vigente y que sea de consulta libre para toda la ciudadanía.
- e. Propiciar iniciativas entre las personas naturales o jurídicas, que cuenten con matrícula de arrendador vigente, para que desarrollen su actividad en marco de la ley de arrendamiento.

Artículo 3. Sistema de Información al Usuario. La Administración Distrital facilitará en la plataforma "HÁBITAT A LA VISTA", la consulta libre de los arrendatarios de vivienda matriculados en la Secretaría distrital de Hábitat. Dicha plataforma se actualizará en el segundo trimestre de cada año, una vez los arrendadores hayan presentado su respectivo informe sobre el desarrollo de su

actividad en el año inmediatamente anterior, cuya información cuantitativa será publicada para que los usuarios puedan verificar:

- a. Cantidad de inmuebles destinados a vivienda urbana, ya sean propios o de terceros, recibidos, para realizar las actividades de intermediación o arrendamiento.
- b. Cantidad de contratos vigentes de arrendamiento y de intermediación de inmuebles destinados a vivienda.
- c. Cantidad de sanciones que se le hayan impuesto en los últimos 5 años.

Parágrafo: Las multas que se imponen a las personas naturales y jurídicas que no presenten oportunamente el informe sobre el desarrollo de su actividad de arrendamiento del año inmediatamente anterior, se tasarán progresivamente hasta el máximo que establece la ley, observando si no presentó el informe por primera vez o si el incumplimiento es reincidente y el tiempo de mora de cumplimiento extemporáneo.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO N° 297 DE 2019

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA FORTALECER BUENAS PRACTICAS DE LOS MEDIOS DE PAGO DEL SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE Y COMBATIR LA REVENTA DE PASAJES EN BOGOTÁ D.C.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de Acuerdo tiene como objeto promover en los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público, buenas prácticas en la utilización de los medios de pago, habilitados para validar la tarifa y de esa forma evitar su uso indebido y fraudulento.

Este proyecto es radicado por tercera vez en la corporación, teniendo ponencias positivas en el cuarto periodo de sesiones ordinarias de 2018, de los Hs Cs Xinia Rocío Navarro y David Ballén y en el primer periodo de sesiones con el radicado 048 de los Hs Cs Diego Molano y Ricardo Correa.

En la actualidad, el Manual Del Buen Usuario de Transmilenio, no contempla acciones concretas que combatan la reventa informal de pasajes. Es por eso que la gestión distrital está más enfocada en atacar la problemática de evasores y colados del sistema.

El proyecto propone la implementación de un Protocolo de actuación por el uso inadecuado de las tarjetas Inteligentes Sin Contacto-TISC, el cual contendrá tres acciones puntuales:

- Disuadir la venta informal de pasajes.
- Identificar los casos atípicos de uso de las tarjetas inteligentes sin contacto-TISC.
- Impulsar los controles necesarios para que los usuarios del Sistema no compren pasajes en sitios diferentes a los autorizados por Transmilenio S.A.

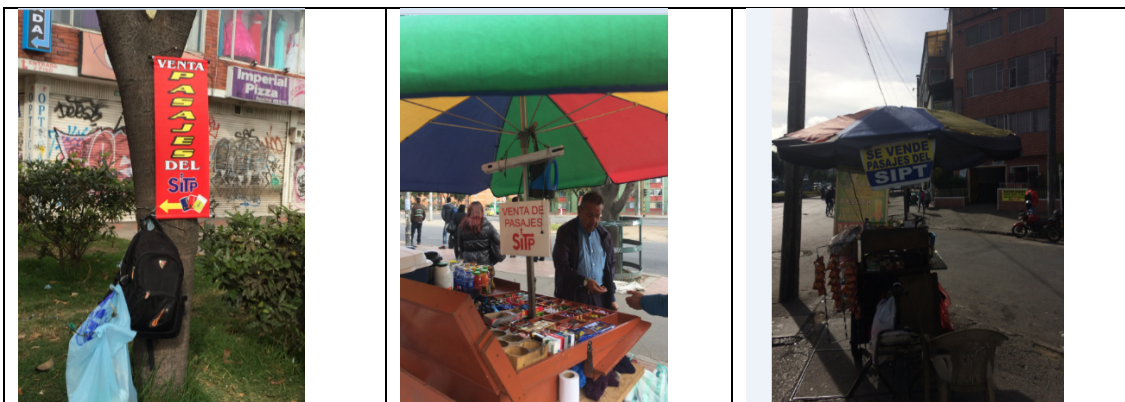
Igualmente contempla tres medidas que buscan fomentar las buenas prácticas y eliminar progresivamente la reventa informal de pasajes.

- Suspensión por treinta (30) días calendario del beneficio tarifario de transbordo y del beneficio de tarifa diferencial que se otorgan por adulto mayor de 62 años, incentivo Sisbén o personas con discapacidad.
- En caso de reincidencia, el beneficio se suspenderá por seis (6) meses.
- Si el Usuario insiste en la conducta en tres (3) ocasiones ó más, el beneficio le será suspendido indefinidamente.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

El problema de la reventa de pasajes del Sistema de Transporte Masivo es una situación que ha venido agudizándose al pasar el tiempo. En el año 2016, se empezaron a evidenciar en la ciudad puntos de venta no autorizados de pasajes de Transmilenio. En las zonas aledañas o en los mismos paraderos del SITP, en especial en las zonas dormitorio de la ciudad (Suba, Engativá, Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar, Usme y san Cristóbal) se ubican personas que se dedican a esta actividad.

Este hecho lo denunciarnos en un debate de control político e hicimos un llamado a Recaudo Bogotá (empresa encargada de vender los pasajes) para implementar más puntos de venta en horas de la mañana, una franja sensible donde los usuarios no tenían la forma de recargar su tarjeta o sencillamente la dejaban en sus hogares.



Fotografía Tomada por el Equipo Asesor UAN RAGG

Aunque a priori, no se observaba nada irregular en este procedimiento, al ver el modo de actuar evidenciamos que estas personas se lucran valiéndose de los beneficios que la administración distrital entrega por utilizar el servicio, generando un provecho y afectando las finanzas del sistema.

Estas personas de forma inescrupulosa, se valen de estas herramientas para revender los pasajes del sistema, ganándose la diferencia entre lo que marca en el tablero electrónico y lo que efectivamente paga el usuario del sistema.



Fotografías Tomada por el Equipo Asesor UAN RAGG

Aunque desde ese momento, se han tomado medidas para aliviar este hecho irregular, tales como la fidelización de las tarjetas con la apertura de más puntos de ventas, el fenómeno en vez de disminuir ha aumentado en la ciudad y las autoridades distritales no tienen herramientas normativas para combatir esta problemática.

En marzo de 2018, un informe de El Espectador, tituló: Hasta \$300 mil diarios ganan revendedores de pasajes del SITP.

*Tenemos **cuatro tarjetas que son de nosotros**, uno de mi esposo, una mía y de mis dos hijos personalizadas. Solo hay una que tiene beneficio por el Sisbén que es la mía, por el puntaje sale **el primer pasaje a 1.520 y los dos trasbordos gratis**. Nos estamos haciendo 50.000 o 60.000 de ganancias diarias”, explicó uno de las vendedoras informales.*³

En otro informe periodístico de abril de 2018, se reveló:

Hay paraderos fijos en los que hay personas vendiendo pasajes y se ponen chalecos para que los distingan. Ellos cargan varias tarjetas y calculan el tiempo que tienen (95 minutos) para que no se pase y les cobren el pasaje completo. El pasaje lo cobran a \$1.800”, indicó.

*Aunque es difícil establecer su modus operandi, se conoce que los **revendedores cuentan con una serie de tarjetas**, las cuales cargan y venden a varias personas sacando provecho del beneficio que ofrece el Distrito para que cada ciudadano pueda efectuar **hasta dos trasbordos en menos de 95 minutos** sin costo alguno, o si es de un bus zonal a uno troncal por solo \$200.*

*Por tanto, si vende el primer pasaje a precio full (\$2000), los otros dos que venda a \$1.800 son ganancia completa para el revendedor porque el sistema no lo cobra. A diario pueden tener una ganancia entre 40 mil y 50 mil pesos al vender al menos 25 pasajes.*⁴

En mayo de 2018, en otro informe periodístico denominado: “Reventa de pasajes, el negocio de los que reciben subsidios para el SITP” se expresó:

*Cablenoticias conoció cómo funciona el negocio de reventa de pasajes del Sitp por parte de ciudadanos que cuentan con subsidio por sus condiciones de vulnerabilidad. En la localidad de Engativá un hombre recibe \$23.000 de subsidio mensual que el distrito le carga en su tarjeta por ser discapacitado, pero el hombre los utiliza como negocio. En estos videos, se ven cómo los pasajeros le dan la tarjeta a los pasajeros, quienes registran el pago y posteriormente devuelven el plástico a los revendedores.*⁵

En agosto de 2018, el informe de Caracol Televisión, “Esto también es corrupción: así es cómo avivatos revenden pasajes del SITP” señaló:

*Comercializan el primer tiquete de la tarjeta y luego los pasabordos, pero en rutas diferentes para que el sistema asuma que es la misma persona. De esta forma, por cada pasaje que venden los revendedores se ganan dos más. Usan chalecos y simulan ser trabajadores del sistema en las paradas de los buses.*⁶

³ El Espectador. Ver: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/hasta-300-mil-diarios-ganan-revendedores-de-pasajes-del-sitp-articulo-746090>

⁴ RCN Radio. reventa de pasajes del SITP, otro problema para TransMilenio. Ver: <https://www.rcnradio.com/bogota/reventa-de-pasajes-del-sitp-otro-problema-para-transmilenio-0>

⁵ Cable Noticias. Ver: <http://www.cablenoticias.tv/vernoticia.asp?ac=Reventa-de-pasajes--el-negocio-de-los-que-reciben-subsidios-para-el-SITP&WPLACA=119499>

⁶ Caracol Noticias, Ver: <https://noticias.caracoltv.com/bogota/esto-tambien-es-corrupcion-asi-es-como-avivatos-revenden-pasajes-del-sitp-ie133>

El 23 de agosto, el diario El tiempo, dedicó una editorial a este tema denominado: “¿Y la autoridad qué?”, expresando entre otras ideas:

El oportunismo propio de los avivatos, la indiferencia ciudadana y una marcada falta de control de las autoridades han permitido que el mal llamado ‘negocio’ de las tarjetas de acceso al sistema TransMilenio (TM) y al SITP de Bogotá haya alcanzado ribetes preocupantes. No es nueva la crónica de este diario que relata cómo en múltiples estaciones opera una mafia que hace uso indebido de las tarjetas para acceder al sistema a través de la reventa de pasajes, pero este fenómeno ya tomó ventaja. (...)

(...) Tan absurda como esta práctica es la inoperancia de las autoridades. Quienes tienen montado el ‘negocio’ trabajan en las narices de los funcionarios o de la policía, y no pasa nada. Según advierten los medios, en las propias estaciones donde se cargan las tarjetas, las operarias saben que una persona con diez de estos plásticos es un revendedor ilegal, y no pasa nada.⁷

a. La reventa de pasajes afecta la estabilidad financiera del Sistema.

El problema de reventa de pasajes no alivia el déficit del sistema y más bien acentúa el problema. De acuerdo a las últimas cifras de la Empresa Transmilenio el déficit en los dos últimos años suma casi un billón de pesos.

Déficit del Sistema entre 2017 y julio de 2018, desagregado por componente troncal y zonal
(\$ millones de pesos)

	2017	2018*	Total
Déficit troncal	45.772	41.320	593.646
Déficit zonal	547.874	312.656	353.976
Déficit del sistema	593.646	353.976	947.622

Fuente: Transmilenio S.A. Con corte a Julio de 2018

b. La reventa de pasajes atenta contra el buen uso de las tarjetas con subsidios de transporte.

Actualmente el sistema entrega una serie de beneficios, catalogados como subsidios de transporte, que generan una tarifa diferencial a ciertas poblaciones como Adulto Mayor, Discapacidad y Población con Sisbén.

Valor de los Subsidios entregados por el sistema.
(\$ millones de pesos)

Año	Adulto Mayor	Discapacidad	Sisbén	Total Subsidios
2017	8.571	20.863	70.641	100.075
2018*	5.948	12.334	21.969	40.251

- Para la población con un puntaje entre 0 y 30,56 del SISBEN, sobre un estimado de 30 viajes se otorga un descuento del 25%, eso significa que en el componente troncal la tarifa queda a \$1.725 y en el zonal a \$1.575. En la actualidad hay más de 396.746 tarjetas con esta clase de beneficio.

⁷ Ver: <https://www.eltiempo.com/opinion/editorial/y-la-autoridad-que-reventa-de-pasajes-de-transmilenio-259066>

- El descuento al adulto mayor equivale a un 10% del valor de la tarifa máxima, sobre un estimado de 30 viajes, eso significa que en el componente troncal la tarifa queda a \$2.070 y en el zonal a \$1.890. En la actualidad hay más de 318.272 tarjetas con esta clase de beneficio.
- Para la población con discapacidad el descuento es del 40% de la tarifa máxima, sobre un estimado de 25 viajes, eso equivale a un subsidio entregado de \$23.000 cada mes para un usuario bajo esta condición. En la actualidad hay más de 83.722 tarjetas con esta clase de beneficio.

c. La reventa de pasajes atenta contra la ventana de tiempo que se entrega en los transbordos.

Desde marzo de 2017, el sistema Transmilenio, maneja un esquema de transbordos diferente, la idea de ese cambio fue fidelizar más clientes, es decir que los usuarios optaran por la tarjeta Tu Llave personalizada, en vez de la Tarjeta Monedero (azul) y la Tarjeta Cliente Frecuente (roja).

Recordemos que desde ese momento, la ventana de transbordo quedó en 95 minutos y permite hasta dos transbordos:

- \$200 de un servicio zonal (SITP) a un servicio troncal (Transmilenio).
- Sin costo (\$0) de un servicio troncal a un servicio zonal o entre zonales.
- Los transbordos no aplican para tarjetas sin personalizar.

d. No hay medidas idóneas para combatir este fenómeno afectando las finanzas del Sistema.

Aunque no hay cifras oficiales de lo que el Distrito deja de percibir por el pago del sistema mediante este mecanismo, es creciente el fenómeno, recordemos que el Distrito a través de Recaudo Bogotá, lo que vende son Tarjetas y no pasajes.

Bogotá tiene un rezago frente al funcionamiento de la tarjeta Tu Llave, la Resolución 517 de octubre 9 de 2017, "Por el cual se actualiza el manual del usuario del SITP" tiene el capítulo IV, denominado medios de pago.

Artículo 14°. Para efectos de la adecuada utilización del medio de pago se describen a continuación algunos usos indebidos y fraudulentos:

- **Venta informal de viajes:** actividad ejercida en paraderos del componente zonal o en accesos a las estaciones y portales, por personas que comercializan los viajes con usuarios que no disponen de saldo o de su medio de pago para acceder a los servicios del Sistema.
- **Comercialización de tarifas diferenciales y subsidios:** Actividad comercial ejercida por usuarios beneficiarios de tarifas diferenciales y subsidios del sistema o persona distinta al propietario del medio de pago, consistente en realizar venta informal de viajes. Este uso indebido es sancionado con suspensión del beneficio y la reincidencia acarreará su pérdida definitiva.

- **Comercialización de validaciones sin recarga:** Actividad realizada con medios de pago que no presentan reducción del saldo, es decir un presunto acceso abusivo al sistema informático de la plataforma tecnológica del sistema de recaudo.
- **Alteración del medio de pago,** Actividad realizada con los medios de pago modificando la información almacenada en la Tarjeta.
- **Creación de medio de pago:** Actividad a través de la cual de una tarjeta se genera varias tarjetas con un mismo serial para acceder al sistema.

Señala la Resolución 517: Las autoridades competentes o el personal autorizado por TRANSMILENIO S.A., diferente del Concesionario del SIRCI, podrán verificar las tarjetas que presuntamente estén siendo utilizadas de manera incorrecta o fraudulenta, a través de los equipos fiscalizadores dispuestos para tal fin. El bloqueo realizado por fraude o uso inusual no dará lugar a reposición del saldo, salvo que se realice la reclamación debidamente justificada y de manera inmediata.

El artículo 15 de la Resolución 517, señala:

Las autoridades competentes o el personal autorizado por TRANSMILENIO S.A., diferente del Concesionario del SIRCI, podrán verificar las tarjetas que presuntamente estén siendo utilizadas de manera incorrecta o fraudulenta, a través de los equipos fiscalizadores dispuestos para tal fin. El bloqueo realizado por fraude o uso inusual no dará lugar a reposición del saldo, salvo que se realice la reclamación debidamente justificada y de manera inmediata.

Caso contrario ocurre en Medellín, se contempla una serie de sanciones de la siguiente forma:

Prohibiciones al Usuario:

1. Recargar la Tarjeta Cívica en sitios diferentes a los autorizados por el Administrador.
2. El Usuario preferencial con Tarjeta Cívica Personal no puede prestarla o cederla para que otros Usuarios accedan al Sistema.

Sanciones al usuario:

1. Suspensión por un lapso de treinta (30) días calendario, del beneficio establecido para los Usuarios que se encuentren registrados en alguno de los Perfiles Preferenciales de la Tarjeta Cívica Personal.
2. En caso de reincidencia el beneficio establecido se suspenderá, por espacio de tres (3) meses.
3. Si el Usuario reincide en la conducta anterior en tres (3) ocasiones ó más, los beneficios a los que tenía derecho serán suspendidos por un (1) año, al vencimiento del cual podrá solicitarlos nuevamente.

En ese orden de ideas, el Manual del Usuario en Bogotá, adoptado mediante Resolución solo hace una serie de definiciones de usos indebidos y fraudulentos y plantea que se bloquearán cuando se determine que se da uno de estos usos, pero no contempla prohibiciones y sanciones puntuales frente a la reventa del pasaje

III. SUSTENTO JURIDICO.

El marco jurídico para Transmilenio y las actuaciones que se derivan de uso adecuado del sistema, se incorpora en el siguiente sentido:

a. Constitucional.

La Constitución Política, establece en su artículo 95 que son deberes de la persona y del ciudadano: 1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios y 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.

Igualmente el artículo 365 de la Constitución Política, señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

Es así que diversas sentencias ha planteado que: La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general. (Sentencia C-043 de 1998).

b. Legal.

La **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*”, definió el servicio público de transporte como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica...”.

La **Ley 336 de 1996**, “*Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*” en su artículo 3° establece que “... en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo”.

La **Ley 1480 de 2011**. (Estatuto del Consumidor), en su artículo 5 definió: Consumidor o usuario. Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. Se entenderá incluido en el concepto de consumidor el de usuario.

La **Ley 1801 de 2016**, (Código De Policía), solo estableció sanciones para quien evada el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio.

Artículo 146. Comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y por lo tanto no deben efectuarse:

(...) 7. Evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.

LEY 1753 DE 2015, Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”

ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

c. Otras normas.

- **Acuerdo 04 de 1999** del Concejo de Bogotá D.C. creó Transmilenio S.A. como una sociedad de capital público por acciones, constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial, que le corresponde, la gestión, organización y planeación del servicio del sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros.
- **Resolución 517 de 2017.** (Octubre 9). Por medio de la cual se actualiza el Manual del Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C., SITP y se dictan otras disposiciones.

d. Competencia del Concejo de Bogotá

El Concejo de Bogotá suprema autoridad del Distrito Capital es competente como lo señala expresamente el Decreto Ley 1421 de 1993 en su artículo 12 numeral 1º: "Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito".

e. Impacto Fiscal.

De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecerse su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos.

Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, ésta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

No obstante, este proyecto busca recuperar parte de los ingresos perdidos por efecto de la ausencia de controles por el pago de pasajes en el sistema. .

Cordialmente, Honorables Concejales:

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCIA
Concejal de Bogotá D.C.

Original no firmado
JULIO CESAR ACOSTA ACOSTA
Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS
Concejal de Bogotá D.C.

CESAR ALFONSO GARCIA VARGAS
Concejal de Bogotá D.C.

ROBERTO HINESTROSA REY
Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.-Vocero

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal de Bogotá D.C.-

Proy: CTorresC
Revisó: RCastillo

PROYECTO DE ACUERDO N° 297 DE 2019

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA FORTALECER BUENAS PRÁCTICAS DE LOS MEDIOS DE PAGO DEL SISTEMA INTEGRADO DEL TRANSPORTE Y COMBATIR LA REVENTA DE PASAJES EN BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá D.C.

El Concejo de Bogotá D.C. en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial las conferidas por numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. El presente Acuerdo tiene como objeto promover en los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público buenas prácticas en la utilización de los medios de pago habilitados para validar el pasaje y de esa forma evitar su uso indebido y fraudulento.

Artículo 2. La Administración Distrital establecerá un Protocolo de actuación por el uso inadecuado de las tarjetas Inteligentes Sin Contacto-TISC, el cual tendrá los siguientes propósitos:

- a. Disuadir la venta informal de pasajes, para ello podrá apoyarse con otras autoridades tales como la Policía Nacional y Fiscalía General de la Nación, que permita identificar la presencia de bandas criminales o mafias dedicadas a la venta fraudulenta de tarjetas o pasajes.
- b. Identificar con base a la información de las máquinas validadoras de pasajes, los casos atípicos de uso de las tarjetas inteligentes sin contacto-TISC.
- c. Impulsar con el operador de recaudo, los controles necesarios para que los usuarios del Sistema no compren pasajes para el ingreso al Sistema Integrado de Transporte Público en sitios diferentes a los autorizados por Transmilenio S.A.

Artículo 3. Para fomentar buenas prácticas en el uso de las Tarjetas Inteligentes Sin Contacto-TISC, a quien haga uso de las mismas, en paraderos y estaciones del servicio zonal o troncal, para que otros usuarios validen su pasaje, podrán ser identificados y se les aplicarán las siguientes medidas:

- a. Suspensión por treinta (30) días calendario del beneficio tarifario de transbordo y del beneficio de tarifa diferencial que se otorgan por adulto mayor de 62 años, incentivo Sisbén o personas con discapacidad.
- b. En caso de reincidencia, el beneficio se suspenderá por seis (6) meses.
- c. Si el Usuario insiste en la conducta en tres (3) ocasiones ó más, el beneficio le será suspendido indefinidamente.

Parágrafo: Las acciones para fortalecer las buenas prácticas, establecidas en el presente Acuerdo se incluirán en el Manual del Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público y serán socializadas en cada una de las estaciones y/o paraderos del sistema y con los usuarios para que conozcan los mecanismos para reportar la pérdida o hurto de la tarjeta.

Artículo 4. La Secretaría de Movilidad publicará en su página web, un informe mensual de validaciones de usuarios del SITP en relación al uso atípico de las Tarjetas TISC, que permita dar a conocer el nivel de buena práctica por parte de los usuarios frente a la compra de los pasajes.

Artículo 5. La Administración Distrital, antes de aplicar las medidas del artículo tercero, facilitará los mecanismos para que los usuarios que sean objeto de las acciones que buscan fomentar las buenas prácticas, puedan demostrar si la tarjeta fue hurtada, para lo cual podrá solicitar nuevamente los beneficios perdidos.

Artículo 6. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO N° 298 DE 2019**PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOTALLERES EN VÍA PARA LOS BICIUSUARIOS DE BOGOTÁ D.C.”****I. OBJETO.**

Este proyecto de acuerdo busca generar unos lineamientos para promover la implementación DE ciclotalleres que brinden una asistencia técnica en vía para los biciusuarios de Red de CicloRutas.

El servicio de asistencia técnica en vía que brinda un ciclotaller, se puede definir como el servicio especializado, prestado por cualquier persona natural o jurídica, ubicados en puntos de la Red de CicloRutas de la ciudad, para que el biciusuario pueda disponer de su bicicleta en óptimo estado. En ese orden de días, el proyecto propone puntualmente:

- Promover la identificación de los espacio más adecuados para el desarrollo del servicio de asistencia técnica para bicicletas, priorizando las rutas más utilizadas por los biciusuarios y las condiciones técnicas que permitan definir el tipo de servicio mecánico que se requiera.
- Definir una ruta interinstitucional para la implementación del servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Identificar las acciones, responsables, la coordinación entre las entidades y medir el impacto de la estrategia, para que pueda ser ajustada de acuerdo a las necesidades del biciusuario.
- Promover la implementación de programas de capacitación presencial y/o virtual para quienes presten el servicio de asistencia técnica para bicicletas.
- Propender una ruta que precise las personas naturales y/o jurídicas que pueden ser prestadores del servicio de asistencia técnica para bicicletas.

Este proyecto es presentado por cuarta vez en el Concejo de Bogotá y no tiene antecedentes similares de otras iniciativas que apunten en el mismo sentido.

Radicado	Ponentes	Ponencia	Trámite
172 de 2018	Daniel Andrés Palacios Martínez Luz Marina Gordillo Salinas	Positiva Conjunta	Archivado por finalización del periodo de sesiones ordinarias.
327 de 2018	María Fernanda Rojas Mantilla Edward Aníbal Arias	Ponencia Positiva	Archivado por finalización del periodo de sesiones ordinarias.
419 de 2018	Daniel Andrés Palacios Martínez Roger Carrillo	Ponencias Positivas	Archivado por finalización del periodo de sesiones ordinarias.

Fuente: Archivo de la Corporación

Este proyecto contó con concepto de la Administración Distrital en el 2018, en el cual las entidades participantes realizaron sugerencias a la exposición de motivos y al articulado. Luego de diversas reuniones sostenidas con la administración distrital se consensuó un articulado que permitiera sacar adelante la iniciativa, igualmente de acuerdo a las reuniones se planteó una articulación con el proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial.

II. JUSTIFICACIÓN

La justificación de este proyecto está elaborado con base la metodología desarrollada por el Instituto Gehl,⁸ que permite analizar los objetivos e impactos de propuestas para desarrollar en el espacio público.

a. Objetivo del proyecto:

El objetivo estructurante de ésta propuesta gira en torno a brindar una asistencia técnica a los usuarios de la bicicleta como medio de transporte de la ciudad.

Los factores derivados de la creciente demanda de este medio de transporte en la ciudad, y el auge del comercio de bicicletas, hace necesario implementar unos lineamientos que permita la asistencia técnica para los biciusuarios de forma organizada, que respete las normas del espacio público, sin propiciar un mercado informal y que genere una oportunidad de empleo para aquellos que se dedican a esta actividad.

La implementación y/o el desarrollo de ésta propuesta, trae diferentes beneficios tangibles e intangibles sobre tres variables de incidencia sobre el espacio público, a saber:

1. **Seguridad.** La instalación de estas unidades para la asistencia técnica de los usuarios de la cicloruta, genera beneficios de seguridad sobre el espacio público, toda vez que la presencia de personas sobre un espacio público genera más sensación de seguridad, es decir, en palabras del arquitecto *"la gente se siente más contenta y tranquila cuando está rodeada de otras personas"*⁹. Dar las condiciones técnicas para una buena utilización de la bicicleta como medio de transporte podría asegurar más gente haciendo uso de éste tipo de y por ende haciendo este entorno más seguro y más vivo.
2. **Alternativa comercial novedosa.** Un aspecto importante de éste proyecto de asistencia técnica al bici-usuario, es generar un espacio que permita habilitar espacios para quienes deseen ofrecer este tipo de servicios.
3. **Asistencia técnica para los bici-usuarios.** Por último, el componente esencial de la propuesta, está basado en la posibilidad de brindar una asistencia técnica a los bici-usuarios, en varios puntos equidistantes y georreferenciados para que éstos sean de un fácil uso para los bici-usuarios, que de acuerdo a cifras presentadas por la Secretaría de Movilidad, superan los 800 mil viajes diarios.

Por ejemplo, muchas veces un usuario de bicicleta puede tener los elementos básicos para un pinchada normal de una rueda, pero en el recorrido si llega a sufrir otro tipo de incidente, no puede tener los conocimientos necesarios y requiere de un servicio técnico que le permita salir del evento negativo y poder continuar su recorrido garantizando la seguridad e integridad personal y la de su entorno. Para montar y desmontar cualquier elemento o pieza de la bicicleta, necesitas identificar herramientas básicas y funcionales para cada caso:

Cuadro 1: Materiales y herramientas para la reparación de una urgencia en bicicletas.

⁸ Ver: <https://gehlinsitute.org>

⁹ Ver: <https://guiaparticipa.wordpress.com/2017/02/22/10-factores-de-exito-para-el-espacio-publico/>



Fuente: Mecánico de Bicicletas, fundación Carlos Slim tomado de:

<https://capacitateparaeempleo.org/pages.php?r=tema&tagID=6231&load=6558&n=0&brandID=capacitate>

La bicicleta como cualquier maquina puede sufrir algún daño en el recorrido que hace un biciusuario, una caída, un bache en la vía, una pinchada, puede afectar el normal funcionamiento de la misma, en muchos casos, el usuario no encuentra en el recorrido un punto que permita solucionar de manera temporal el inconveniente, lo que genera dificultades para poder movilizar la bicicleta en mal estado.

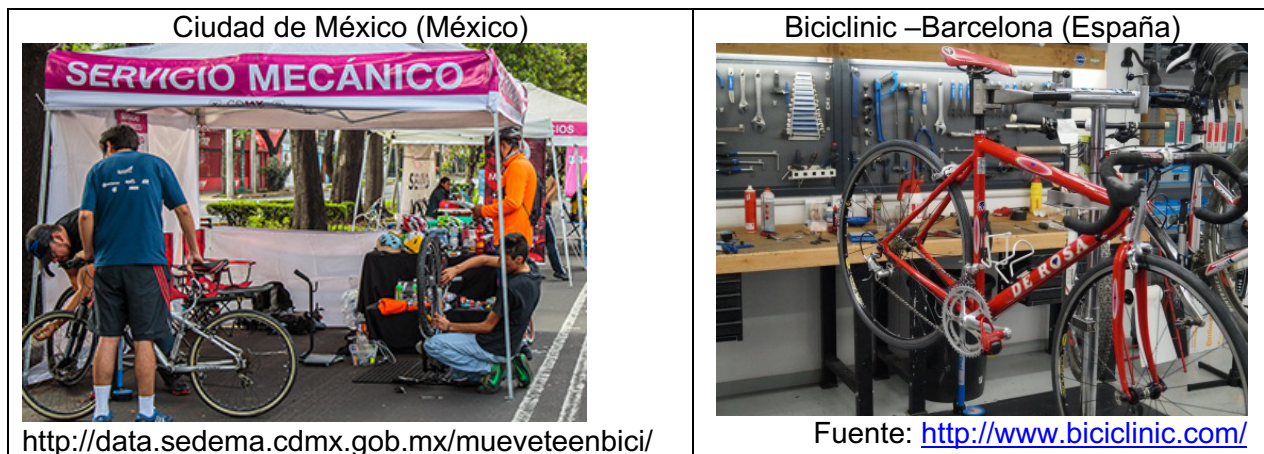
Aunque una bicicleta se vea sencilla, tiene diferentes sistema que pueden dañarse en un recorrido, por eso es importante que Bogotá avance en una estrategia que permita incluir en zonas de espacio público un servicio que pueda ayudar al usuario a salir de su inconveniente de forma rápida y segura.

Cuadro 2: Sistemas de una Bicicleta.



Fuente: http://biklas.com.mx/69219_SERVICIOS.html

Este tipo de experiencias se ha implementado en otras ciudades como Ciudad de México, con resultados positivos para sus usuarios.



b. Facilidad en la implementación:

La implementación de ésta iniciativa podrá desarrollarse a través de la oferta de mobiliario urbano que tiene el Distrito, en ese sentido, es importante el papel de las entidades distritales que administran el espacio público para ello. Un ejemplo de ellos son los puntos de encuentro, donde se puede pensar en estos lugares para implementar este proyecto.

Puntos de encuentro: Son espacios urbanos vinculados al Sistema de Movilidad, donde se realizan intercambios de medios de transporte: Usuarios TransMilenio, CicloUsuarios y Peatones. Los Puntos de Encuentro prestan al usuario de una manera atractiva, eficiente y segura, servicios con calidad, ya que cuentan con: CicloParqueaderos, sanitarios, comercio, presencia institucional e intermodalidad.

Los Puntos de Encuentro fueron adoptados mediante el **Decreto Distrital 190 de Junio de 2006**, en el cual se definen como: un espacio público urbano dotado con el mobiliario urbano, que cumple una función articuladora entre el Sistema de Espacio Público y el Sistema de Movilidad. Los componentes de los puntos de encuentro son:

- Mobiliario de ventas compuesto por dos o tres Módulos de venta al peatón (según el PDE) cada uno con 6 espacios individuales para comercializar productos o servicios (puntos de venta – PDV).
- Un ciclo-estacionamiento para bicicletas, cerrado y con sistemas de seguridad y área adicional para comercializar productos y servicios afines.
- Mobiliario para unidades sanitarias.
- Mobiliario para un punto de atención institucional del Distrito Capital.
- Mobiliario para un punto de café al paso.
- Área abierta en forma de plazoleta, conexas a las estaciones de Transmilenio, por fuera del sistema. Algunas de las escaleras de los accesos a las estaciones parten de estas áreas.

Adicional a los servicios, éstos puntos podrían contar con asistencia técnica para el bici-usuario, o se puede pensar en un esquema similar a este.



- Punto de encuentro Las Aguas (Carrera 3a Calle 18), tiene disponibles 125 Ciclo-parqueaderos y bicicletas para el uso de los ciudadanos
- Punto de encuentro Mundo Aventura (Calle 6 # 73B - 99 sur), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Tintal (Carrera 86 # 1 - 99), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos
- Punto de encuentro Alcalá (Calle 139 # 34 A - 15), tiene disponibles 72 Ciclo-parqueaderos

c. Impacto como política pública:

De acuerdo a las cifras entregadas por la Secretaría de Movilidad, el 10% de los bogotanos prefieren movilizarse en este medio de transporte (Secretaría de Movilidad) en alrededor de 500 kms de ciclorutas.

Por otro lado, es importante destacar, que aunque la predominancia en el uso de la bicicleta es más alta en los estratos 2 y 3, el importante el incremento en el uso de éste tipo de transporte en los estratos 4 y 5. Así mismo, para el caso de los viajes en medios no motorizados, se evidencia en todos los estratos el incremento en el uso de la bicicleta.

Un punto importante que arroja la encuesta de movilidad respecto al uso de la bicicleta, es que los usuarios argumentan que los largos viajes son un factor de incidencia para el no uso de la bicicleta, así mismo la seguridad es en relevancia, el segundo factor de incidencia para el no uso de la bicicleta. En este sentido, la instalación del servicio técnico para el bici usuario puede contemplar además de asistencia técnica, un punto de descanso e hidratación.

La invitación a la utilización de éste espacio público puede brindar más seguridad, ya que uno de los resultados más importantes del espacio público exitoso es que más gente en la calle significa “más ojos en la calle” haciendo de estos un entorno más seguro y más vivo. Favoreciendo así, no sólo la vida en la ciudad, sino también mejorando la economía y aumentando la posibilidad de que la gente se relacione con los comercios adyacentes y con propuestas de economía local.

Por último, es importante mencionar la incidencia que tendría el proyecto en la formalización del empleo informal en la ciudad.

d. Partes interesadas en el proyecto.

Dentro del contexto socio-cultural de Colombia, se evidencian múltiples factores que inciden directamente en la calidad de vida de la población; dentro de estos se pueden identificar la pobreza, la inseguridad, el narcotráfico, el desempleo, que a pesar de presentar mejoras en los indicadores, sigue constituyendo un problema económico, político y social.

A esto se suma la dificultad de acceso a servicios básicos de muchos capitalinos entre ellos la educación, servicios de salud, vivienda, entre otros factores incidentes que conducen a una baja calidad de vida, lo que obliga a que muchas personas recurran a diferentes mecanismos para la obtención de recursos que le permitan su supervivencia; entre estos mecanismos se encuentra la inadecuada utilización del espacio público a través de las ventas informales como principal fuente de generación de ingresos, actividad que afecta el goce y disfrute del espacio público por parte de la población en general y deriva en problemas de seguridad, salubridad y movilidad.

Por último, es importante destacar el crecimiento económico que ha tenido el mercado de bicicletas a nivel nacional y distrital. De acuerdo a la revista Dinero un de las principales razones se sustenta en que actualmente en la capital del país el medio de transporte más utilizado es TransMilenio (con el 38% de la población).

Sin embargo, también es el que tiene el menor porcentaje de satisfacción de los usuarios entre todas las modalidades estudiadas (18%). En contraste, la bicicleta, principal medio de transporte para el 8% de la población de la ciudad, es la categoría con mayor porcentaje de satisfacción en la ciudadanía (83%)¹⁰

Según datos estadísticos del sector de bicicletas entregadas por esa entidad por FENALCO, la venta de estos artículos aumentó 30% entre 2015 y 2016 en la ciudad.

e. Alineación con proyectos en curso.

En la actualidad, el distrito articula las diferentes iniciativas distritales alrededor de la bicicleta. El informe de la Secretaría de Movilidad del año 2018, hace referencia a los siguientes hitos en materia de este medio de transporte.

Red de CicloParqueaderos de Bogotá: En el marco de la socialización del producto final de la consultoría 2016-1253, se definieron los alcances y la oferta de cupos de cicloparqueaderos para las próximas troncales del sistema Transmilenio y para la primera línea del Metro. Proyección para 2027: más de 13.000 cupos nuevos.

- Sellos de Calidad para CicloParqueaderos: Se certificó con sellos Oro y Plata a 56 CicloParqueaderos, que comprenden 5.135 cupos para bicicletas. A la fecha, se cuenta con 116 parqueaderos certificados (65 con sello Oro y 51 con sello Plata), entre parqueaderos privados y públicos, para un total de 11.245 cupos.

- Mobiliario urbano para el parqueo de bicicletas en el espacio público: Con el apoyo del Taller del Espacio Público de la Secretaría Distrital de Planeación, se realizó una propuesta de mobiliario urbano para estacionamiento de bicicletas (“U invertida”) y se está tramitando la inclusión en la cartilla de mobiliario urbano de la ciudad.

- Normatividad sobre CicloParqueaderos:Se dio alcance al Acuerdo 668 de 2017 “PARQUEA TU BICI” acompañando a la Secretaría de Gobierno en el proceso de inspección, vigilancia y control de la normatividad dirigida a parqueaderos públicos. La

¹⁰ Revista Dinero. “Al igual que los ciclistas, el mercado nacional de las ‘bicis’ vive una nueva era dorada” Publicado en: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/venta-de-bicicletas-en-colombia-durante-2017/248414> 8/9/2017

Administración Distrital realizó 2.109 visitas a establecimientos y se notificaron 1.006 con el sello de notificación Rojo por incumplimiento en la provisión de cupos de estacionamiento para bicicletas.¹¹

Por ejemplo uno de los proyectos más interesantes realizados por el distrito es el **Centro de la Bici**, mediante el Convenio Interadministrativo 1760 de 2017, su principal objetivo es promover positivamente la economía y la cultura del conocimiento de este medio de transporte por medio de la tecnificación laboral de su mercado. Se lograron 421 personas inscritas y 206 personas certificadas en mecánica de bicicletas por el SENA. Se sensibilizaron más de mil personas en seguridad vial, más de 21 mil personas en eventos de la SDM y a 286 Guías de movilidad.

Es importante hacer énfasis, que en la actualidad ya existen varios puntos de asistencia técnica que se han desarrollado de manera informal como se puede ver a continuación. Por otro lado, la asistencia técnica especializada para la atención de automotores, por lo general no presta el mismo servicio al bici-usuario, en lo que tiene que ver con des-pinchado de las ruedas de las bicicletas.



Fotos tomadas por UAN RAGG

Recientemente, la ciudad de Envigado, trabaja en el proyecto Bicicaminabilidad con la instalación de ocho Bicitalleres, en los que la ciudadanía podrá reparar sus bicicletas de forma gratuita. De acuerdo a la información publicada por Telemedellin, \$81 millones de pesos costó la propuesta hecha por la ciudadanía que por votación popular se priorizó en el presupuesto participativo y que hoy les permite hacer uso de este.¹²

f. Articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial.

Por último, es importante enmarcar el desarrollo del proyecto a un espacio geográfico de la ciudad en el que un buen número de ciudadanos tengan acceso a éste, sean tránsito de su lugar de residencia al trabajo o estudio. De ser instalados estos puntos, (en un principio) debe estar dirigido a la mayor cantidad de usuarios posible. En ese orden de ideas, la implementación del proyecto debe ceñirse a la red de ciclo infraestructura, la tipología de la red de ciclo infraestructura que presenta el nuevo POT, se clasifica de acuerdo con su nivel de segregación con respecto al tráfico motorizado.

El artículo 116. Infraestructura de soporte de la red ciclo infraestructura establece que la construcción de la red de ciclo infraestructura debe incorporar infraestructura de soporte con la cual

¹¹ Ver: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-02-08/INFORME%20DE%20GESTI%C3%93N%20SDM%202018.pdf>

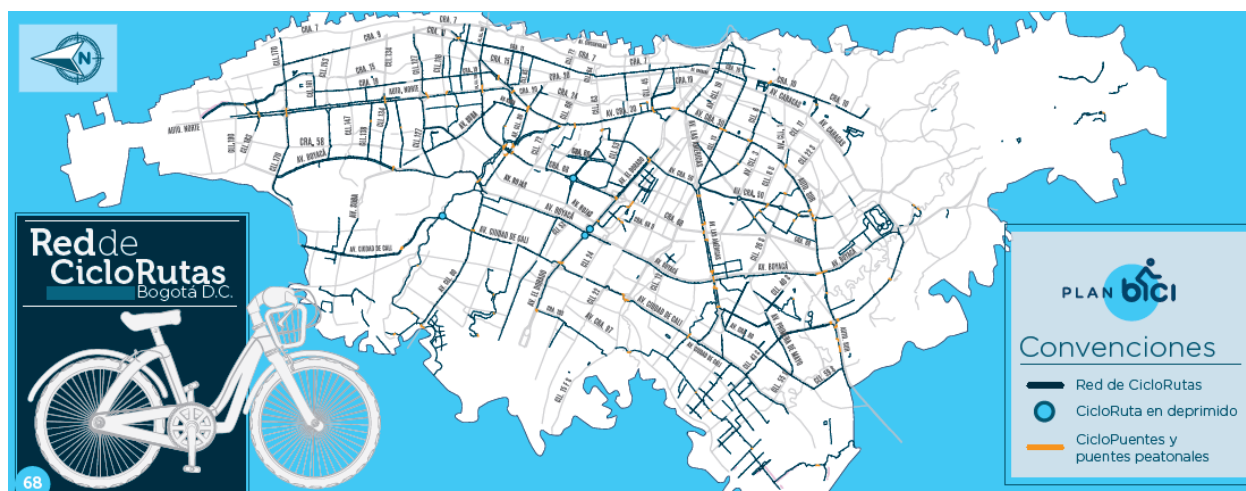
¹² Ver: <https://www.youtube.com/watch?v=cXaRbLAUspI&feature=youtu.be>

se garantice la movilización segura y agradable de los ciclistas, se facilite el acceso de los usuarios y se propicie la integración modal.

Dentro del POT se considera, de acuerdo a las reuniones que habíamos sostenido el año anterior, para la construcción de esta propuesta la posibilidad de los ciclo talleres. Es así que la infraestructura de soporte y de acceso tiene el siguiente elemento:

“Ciclo talleres: Son las infraestructuras que prestan servicios de venta, mantenimiento y refacciones de bicicletas. Se ubican estratégicamente como elementos independientes en áreas o predios cercanos a la ciclo infraestructura.” (Ver artículo 116, del Borrador del Proyecto del POT).

Cabe anotar que ya Bogotá tiene una importante red de ciclorutas, que permite a los usuarios poder circular de una forma más segura a lo largo del territorio distrital.



Fuente: Secretaria de Movilidad

III. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la **Ley 1811 de 2016**, (Octubre 21), “*Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*”, esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- **Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través

del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

- **Incentivo de uso para funcionarios públicos.** Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- **Beneficios para estudiantes bici usuarios.** Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

a. **Competencia del Distrito y del Concejo.** De igual a nivel Distrital de acuerdo a las competencias del Concejo establecidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, se han generado una serie de Acuerdos para el fomento de la Bicicleta en el Distrito Capital.

ARTÍCULO.- 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

Cuadro: Normas Distrital a favor del fomento de la Bicicleta.

Acuerdo 674 de 2017	Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.
Acuerdo 668 de 2017	Por medio del cual se crea el programa "Parquea tu bici", se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 663 de 2017	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital
Acuerdo 660 de 2017	Por medio del cual se establece el programa institucional 'al trabajo en bici' y se dictan otras disposiciones
Acuerdo 558 de 2014	Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia "Onda Bici Segura" para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas
Acuerdo 506 de 2012	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza
Acuerdo 346 de 2008	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital
Acuerdo 236 de 2006	por el cual se adecuan cicloparqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital

Como se observa en el cuadro, todas estas normas han buscado el fomento de parqueo de bicicletas, la seguridad y el fomento de su uso, por eso esta iniciativa cobra relevancia en marco de todas las acciones que el distrito viene implementando.

Este proyecto también apunta a cumplir el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor Para Todos”, que tiene como meta de resultado: **“Aumentar en 30% el número de kilómetros recorridos en bicicleta de acuerdo con la Encuesta de Movilidad”** y una de las metas producto es: la construcción de 3,5 millones de metros cuadrados de espacio público.

En ese sentido, también el Plan de Desarrollo regula acciones en favor del espacio público de forma regulada y las ventas ambulantes.

Artículo 26. Espacio público, derecho de todos. El objetivo de este programa es transformar e incrementar el espacio público natural y construido, de una manera respetuosa con el ambiente, como un escenario democrático, seguro y de calidad para la socialización, apropiación, uso adecuado y disfrute de todas las personas.

b. Impacto fiscal. Este proyecto sería ejecutado por la Secretaría de Movilidad, entidad encargada de fomentar el uso de la bicicleta, como son lineamientos no genera impacto fiscal. Dado que una vez sea implementado los lineamientos, se habilitaran los espacios destinados para el servicio técnico. Por lo tanto, se puede concluir que no genera impacto fiscal toda vez que no le genera gasto al Distrito que afecte el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

c. Concepto de la Administración Distrital. La administración Distrital conceptuó en una de las primeras versiones del proyecto, sin embargo se requiere un nuevo concepto, dado que este proyecto recoge varias observaciones realizadas de las tres mesas de trabajo realizadas en el 2018.

El concepto en su momento manifestó:

(...) Con base en lo anteriormente expuesto, la Secretaria Distrital de Movilidad si bien se encuentra de acuerdo con la necesidad del servicio de mecánica para ciclistas, considera no viable el presente proyecto de Acuerdo, no obstante, este debe ser sujeto de mesas de trabajo y modificaciones siempre y cuando se tengan en cuenta los comentarios al articulado, y se coordine con las entidades como el IPES y DADEP, IDU e IDRD. (...)

Igualmente las demás entidades generaron comentarios a favor la iniciativa, es así que el Concepto del DADEP señaló:

(...) Fomentar el uso de la bicicleta, mediante la prestación del servicio de mantenimiento y atención como lo propone el Proyecto de Acuerdo, está en línea con las políticas públicas adoptadas por la Administración más aún cuando está orientado a fomentar la formalidad de la actividad existente. (...)

(...) Se busca que dentro del articulado se encuentren diferentes modalidades y/o tipologías de prestación del servicio de mecánica para bicicletas, se proponen puntos fijos, bici talleres móviles y tótems de autoservicio fijos en cada uno de los puntos. Cada uno asociado a un protocolo diferente de asignación de acuerdo con las condiciones que establezca la Administración Distrital posteriormente.

Jurídicamente el concepto planteó:

Bajo estos parámetros legales se tiene que jurídicamente el proyecto de acuerdo sería viable, pero bajo el condicionamiento que se dé cabal cumplimiento a los lineamientos entregados en el Decreto Distrital 458 de 2013 y demás normas que lo modifiquen, aclaren o sustituya en lo que tiene que ver con la utilización y aprovechamiento del espacio público. Para lo anterior se deberán tener en cuenta los comentarios que realicen el IPES y demás organismos encargados del espacio público en el Distrito.

Es así, que por sugerencia del concepto técnico se hicieron antes de la segunda versión, dos mesas de trabajo para evaluar y revisar las competencias de cada entidad que pudieran participar en la implementación del proyecto de acuerdo, producto de estas reuniones con las entidades del distrito, se sugirieron varios cambios con respecto a la versión del proyecto 172 de 2018.

Cordialmente,

ROLANDO ALBERTO GONZALEZ GARCÍA

Concejal de Bogotá D.C.

Original no firmado

JULIO CESAR ACOSTA

Concejal de Bogotá D.C.

JOSE DAVID CASTELLANOS

Concejal de Bogotá D.C.

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA

Concejal de Bogotá D.C.

Continuación hoja de firmas. -

“Por el cual se establecen lineamientos para promover la implementación de ciclotalleres en vía para los Biciusuarios De Bogotá D.C.”

CESAR ALFONSO GARCIA
Concejal de Bogotá D.C.

JUAN FELIPE GRILLO CARRASCO
Concejal Vocero de Bancada

ROBERTO HINESTROSA
Concejal de Bogotá D.C.

JORGE LOZADA VALDERRAMA
Concejal de Bogotá D.C.

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá D.C.

Proyectaron: CTorresC

Revisaron: VChantré – RCastillo

PROYECTO DE ACUERDO N° 298 DE 2019

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA PROMOVER LA IMPLEMENTACIÓN DE CICLOTALLERES EN VÍA PARA LOS BICIUSUARIOS DE BOGOTÁ D.C.”

El Concejo de Bogotá, Distrito Capital,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el Numeral 1o. del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1. Establézcase los lineamientos para la elaboración de una estrategia distrital para promover la implementación de ciclotalleres, que brinden una asistencia técnica en vía para los biciusuarios de Red de CicloRutas.

Artículo 2. La Administración Distrital para la elaboración de la estrategia de asistencia técnica para bicicletas, tendrá en cuenta los siguientes lineamientos.

- a. Promover la identificación de los espacios más adecuados para el desarrollo del servicio de asistencia técnica para bicicletas y las condiciones técnicas que permitan definir el tipo de servicio mecánico que se requiera, priorizando las rutas más utilizadas por los biciusuarios.
- b. Facilitar las acciones, los responsables y la coordinación entre las entidades distritales que permitan medir el impacto de la estrategia, para que pueda ser ajustada de acuerdo a las necesidades del biciusuario.
- c. Promover la implementación de programas de capacitación presencial y/o virtual para quienes presten el servicio de asistencia técnica para bicicletas.

Artículo 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo a sus competencias, velará por el cumplimiento de los presentes lineamientos técnicos e impulsará la elaboración de la estrategia, la cual será llevada a la Comisión Intersectorial del Espacio Público, para su discusión y aprobación.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.