



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

AÑO I N°. 3073 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA NOVIEMBRE 03 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO	Pág.
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 384 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.”.....	7060
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 385 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO DE CÁMARAS DE SEGURIDAD Y CIRCUITOS CERRADOS DE TELEVISIÓN (CCTV) DEL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”.....	7076
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 386 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE FOMENTO A LA INDUSTRIA MANUFACTURERA BOGOTANA”.....	7088
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 387 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LAS EMPRESAS PRIVADAS, BUSCANDO EVITAR Y REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y LA CONGESTIÓN EN BOGOTÁ”.....	7103
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS ECOSISTÉMICOS DEL RECURSO HÍDRICO DEL PÁRAMO DE SUMAPAZ”.....	7113

PROYECTO DE ACUERDO N° 384 DE 2020

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objetivo principal de este acuerdo es garantizar los derechos a la vida y la integridad personal de quienes utilizan patinetas eléctricas y otros medios de transporte sostenible, así como su buen uso y disposición en el espacio público.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Nombre del Proyecto	Número	Autores	Estado
“Por medio del cual se adoptan medidas para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 087 de 2019	Torres Camargo, Jorge Eduardo - Bastidas Ubate, Dora Lucía - Martínez Moreno, Hosman Yaith - Name Ramírez, María Clara - Arias Rubio, Edwar Anibal	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (VMP) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 195 de 2019	Torres Camargo, Jorge Eduardo - Autor Bastidas Ubate, Dora Lucía - Autor Martínez Moreno, Hosman Yaith - Rojas Mantilla, María Fernanda - Name Ramírez, María Clara - Arias Rubio, Edwar Anibal.	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 290 de 2019	Rojas Mantilla María Fernanda - Name María Clara - Torres Camargo Jorge Eduardo - Bastidas Ubate Dora Lucía - Martínez Hosman Yaith.	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 403 de 2019	Jorge Eduardo Torres Camargo - Dora Lucía Bastidas Ubate - Hosman Yaith Martínez Moreno - María Fernanda Rojas Mantilla - Edward Aníbal Arias Rubio.	Archivado

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Esta propuesta es necesaria para la ciudad teniendo en cuenta que las patinetas y su uso van en ascenso exponencial, lo cual obliga a las autoridades administrativas a establecer límites e imponer reglas que tiendan a garantizar la vida y brindar seguridad a quienes voluntariamente deciden utilizar medios de transporte sostenible.

Los resultados de la Encuesta de Movilidad elaborada por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, informaron que al día en la ciudad se realizan 12.975 viajes en patineta eléctrica, de los cuales el 68% son realizados por hombres y el 32% por mujeres, con un porcentaje de casi 80% de viajes que se realizan únicamente utilizando este medio de transporte (Encuesta de Movilidad, 2019).

Estos resultados demuestran el favoritismo de las personas por este tipo de medios alternativos de transporte, que además de cómodos y accesibles, permiten disminuir la huella de carbono individual, ya que son completamente amigables con el medio ambiente. Esta tendencia conocida como movilidad sostenible o eco movilidad, se encuentra en auge alrededor del mundo, pues las personas ya no quieren depender de los combustibles fósiles ni los automóviles y ahora están más interesados en proteger el medio ambiente. Las patinetas eléctricas y otros medios similares como las Segway, se han convertido en la solución de movilidad preferida por los ciudadanos en diferentes partes del mundo.

Incluso, las caminatas y el uso de la bicicleta han aumentado, debido a la necesidad de los ciudadanos de un transporte ágil, seguro y adicionalmente, bondadoso con el medio ambiente. En Bogotá, la Encuesta de Movilidad 2019 reveló que el 67% de los viajes diarios se hacen de forma sostenible, siendo los medios más utilizados ir a pie, en bicicleta, en transporte público y en patinetas eléctricas (Encuesta de Movilidad, 2019).

Una ciudad tan grande y populosa como lo es Bogotá, demanda soluciones de transporte cómodas, económicas y accesibles para toda la ciudadanía, por lo cual no se puede impedir el desarrollo de ideas y emprendimientos como el que comprende el préstamo de patinetas eléctricas. Sin embargo, es necesario regular y establecer límites sanos al uso de estos novedosos medios de transporte, ya que siguen existiendo riesgos relacionados con su aprovechamiento, lo cual hace urgente expedir una regulación clara y comprensiva que contenga los derechos y deberes que deben acatar los usuarios y los proveedores de servicios, con el fin de evitar situaciones peligrosas y el mal uso del espacio público.

4. CONTEXTO LOCAL

Se estima que en la ciudad de Bogotá hay unas 5000 patinetas eléctricas disponibles (Semana, 2019) para su uso a través de aplicaciones digitales, que prestan sus servicios dentro de las localidades de Chapinero, Usaquén, Fontibón y Suba, con un total diario de casi 13 mil viajes, de acuerdo con los resultados de la más reciente encuesta de movilidad.

Aunque aún no hay datos oficiales relacionados con el uso de las patinetas, es necesario que la Administración Distrital se encargue de ordenar y brindar seguridad a quienes utilizan estos medios de transporte, con el fin de evitar complicaciones entre la ciudadanía y los prestadores del servicio en la medida en que esta modalidad de transporte individual se encuentra en aumento y se espera que llegue a las diferentes localidades de la ciudad.

Las circulares y resoluciones que se han emitido con relación a las patinetas eléctricas no han sido suficientes para que los prestadores del servicio y los usuarios se sientan obligados a cumplir con las medidas de seguridad y buen uso de las mismas. Adicionalmente, expedir una normatividad con el

rango de acuerdo convertiría a Bogotá en ciudad pionera en regulación de patinetas eléctricas y dispositivos de movilidad similares.

5. CONTEXTO NACIONAL

El servicio de alquiler de patinetas eléctricas funciona solo en las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín.

La ciudad de Medellín expidió la Circular No. 201960000131 de 2019 en la cual la Alcaldía estableció recomendaciones sobre la circulación y operación de Scooter, Patineta o Monopatín Eléctrico.

6. CONTEXTO INTERNACIONAL

El uso incrementado de patinetas y medios de transporte sostenibles ha tomado a muchas ciudades del mundo por sorpresa. En algunas se ha suspendido su uso, en otras se ha prohibido y en muchas, se están expidiendo normativas preventivas mientras se adelantan estudios de fondo que permitan tomar la mejor decisión respecto al uso de estos nuevos dispositivos de transporte.

Aquí mencionaremos algunos casos:

- Estado de Nueva York, Estados Unidos: Un proyecto de acuerdo para legalizar las patinetas y bicicletas eléctricas en todo el estado de Nueva York, fue vetado por parte del Gobernador Andrew Cuomo, quien evidenció debilidad en las medidas de seguridad que pretendía implementar el mencionado proyecto, pues hacía falta la obligación de portar casco al conducir estos artefactos, entre otras medidas que consideró indispensables, razón por la cual prometió presentar una nueva reglamentación el próximo 8 de enero de 2020 (Bloomberg, 2019).
- Miami, Estados Unidos: La Ciudad de Miami autorizó un programa piloto de seis meses de alquiler de scooters motorizados en el que 6 empresas están participando con un mínimo de 50 scooters hasta completar un máximo de 100, aumentando el número en un 25% mensual si las tasas de uso indican suficiente demanda (más de 3 paseos por día por patineta) o disminuir la oferta si las tasas de uso descienden (menos de 2 paseos por patineta por día). Si las empresas prestadoras no se aseguran de solucionar inconvenientes tales como patinetas parqueadas bloqueando las vías o respondiendo de forma expedita a las quejas de los usuarios, la participación en el programa puede ser restringida o revocada definitivamente (Gobierno de Miami, 2019).
- Singapur, Singapur: El 3 de noviembre de 2019, Singapur prohibió el uso de patinetas eléctricas en vías peatonales luego de haber aumentado las lesiones y las muertes producto de los accidentes entre usuarios de patinetas y peatones. El gobierno de la ciudad decidió imponer multas de 1464 USD o cárcel por 3 meses (o ambas) a los conductores que se encuentre ocupando las vías peatonales. Entre otras medidas, el gobierno se ha propuesto ampliar la red de ciclorutas a 750 kilómetros para el año 2025; dispuso obligaciones a los propietarios de éstos medios en términos de seguridad y está ofreciendo incentivos a quienes desechen patinetas que no cumplan los requisitos de seguridad; adicionalmente multará a los vendedores con hasta 5000 usd o pena de cárcel por 3 meses (o ambas) si distribuyen patinetas no

certificadas; finalmente, Singapur no aceptará nuevas aplicaciones de empresas que presten el servicio de alquiler de patinetas (Bloomberg, 2019).

- Tel Aviv - Yafo, Israel: La municipalidad de Tel Aviv se convirtió el pasado 24 de diciembre en la primera ciudad en expedir reglas para las patinetas eléctricas en alquiler o compartidas, con el fin de brindar seguridad a los peatones y a los conductores de este tipo de vehículos. Las reglas incluyen la obligación de equipar cada patineta con cascos, placas, disminución de la velocidad en ciertas áreas de la ciudad y áreas prohibidas o de uso restringido para patinetas (Travel Daily News, 2019).

Aunque aún no hay consenso, lo cierto es que estos medios alternativos de transporte permiten que los derechos a la libre locomoción, transporte digno y ambiente sano sean una realidad. Incluso, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible se puede evidenciar que la movilidad sostenible es pieza fundamental para el cumplimiento de éstos, especialmente para el objetivo de reducir las emisiones de carbono en el sector del transporte, hacerlo accesible a todos, mejorar su eficiencia y garantizar su seguridad (Guislain, 2019):

- ❖ El Objetivo de Desarrollo Sostenible 7 que busca energía asequible y no contaminante, se compagina perfectamente con la movilidad sostenible ya que ésta pretende reducir el uso de combustibles fósiles.
- ❖ El Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 Industria, innovación e infraestructura, se relaciona con el acceso equitativo de todos los ciudadanos a la infraestructura, estando completamente de acuerdo con las características que ofrecen los nuevos medios de transporte, que buscan ser accesibles y amigables con el ambiente.
- ❖ El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 Ciudades y comunidades sostenibles, exige de propuestas de movilidad incluyentes, accesibles y diversas que permitan interconectar a la ciudadanía con su entorno, siendo los nuevos medios de transporte una opción ineludible.

7. SOPORTE JURÍDICO Y ANTECEDENTES NORMATIVOS

Dentro del ordenamiento jurídico colombiano y dentro de la normatividad distrital de la ciudad de Bogotá, existen reglas relacionadas con el uso de patinetas eléctricas y vehículos similares:

- ❖ Constitución Política de Colombia, artículos 24, 63, 82, 102, 313 y 315.
- ❖ Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, artículos 76 y 94.
- ❖ Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, artículos 141, 142 y 143.
- ❖ Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones".
- ❖ Decreto 1504 de 1998, Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.
- ❖ Decreto 456 de 2013 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá.

- ❖ Circular 006 de 2018 de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, que contiene “Recomendaciones de tránsito para vehículos tipo patineta con o sin motor”.
- ❖ Resolución N° 209 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas".

8. EL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

La Corte Constitucional y el Consejo de Estado se han ocupado de desarrollar el concepto de Espacio Público y su concepción como derecho colectivo que merece especial protección del Estado.

En la sentencia T-257 del año 2017, la Corte Constitucional expresó lo siguiente:

“Así, el espacio público es una garantía constitucional compuesta de bienes inmuebles públicos destinados a la satisfacción del interés general y la utilización colectiva. En consecuencia, son ajenos a cualquier acto de comercio y no pueden formar parte de bienes privados ni tampoco de bienes fiscales -bienes de entera propiedad del Estado[15]-. Con esta protección se busca garantizar una mejor calidad de vida a los habitantes del territorio, permitiendo el acceso libre y protegiendo sus derechos y libertades, parámetros base del Estado Social de Derecho.

Las autoridades administrativas municipales, concejos y alcaldes, son las encargadas de velar por la regulación de sus aspectos esenciales y protección directa. De acuerdo con el Artículo 313 Superior, los concejos municipales son competentes para reglamentar los usos del suelo[21], lo cual “implica que cada municipio fija sus reglas de manera autónoma [...] en lo concerniente a las áreas del suelo que tienen el carácter de espacio público, al establecer criterios con arreglo a los cuales la administración, generalmente por conducto de los Departamentos de Planeación, determinará dicha destinación”[22].

Los alcaldes, por su parte, según el Artículo 315 Constitucional, tienen la obligación de cumplir y hacer cumplir el ordenamiento jurídico, integrado por las normas que expida el concejo municipal, por consiguiente, deben hacer cumplir “las normas relativas a la protección y acceso al espacio público”. (Negritas e itálicas propias).

En particular, sobre la relación entre el derecho a la movilidad y el espacio público la Corte Constitucional en Sentencia C-361 de 2016 manifestó:

“5.1. El artículo 24 de la Constitución establece que “todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.” Sobre este mandato constitucional, la jurisprudencia de esta Corte ha señalado[27] que la libertad de

locomoción es un derecho que comprende por lo menos en su sentido más elemental, “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. [28]

5.2. Ahora bien, como se puede apreciar, el mandato de la libertad de locomoción conlleva implícito dos aspectos esenciales. En primer lugar, se trata de un derecho constitucional que tiene una importancia particular por sus especiales condiciones de materialización y ejercicio que lo convierten en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, [29] como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.

En segundo lugar, establece de forma expresa que la libertad de locomoción tiene sus limitaciones en la ley. En efecto, el legislador puede legítimamente imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables [30]. En este sentido, la jurisprudencia constitucional ha indicado [31] que por la naturaleza de la libertad de locomoción, las mínimas medidas de afectación como la sola circunstancia del cierre de una vía “implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, y que tal situación sólo es admisible si existe una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello”. [32]

5.3. Con base en las anteriores razones, la Corte ha entendido que la “cláusula general de competencias” del legislador incluye dentro de su amplia libertad de regulación (arts. 150 y 24 C.N.) las funciones de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República”, y que dichas normas constituyen el fundamento constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre. [33]

5.4 Cómo se puede observar, uno de los objetivos centrales de la regulación del tránsito terrestre está ligado a “la protección del uso común del espacio público”. En cuanto a la relación entre regulación del transporte y el espacio público, la jurisprudencia constitucional ha indicado que su destinación al uso común, “incluye la garantía de acceso al mismo para toda la población” [36]. Así, desde sus primeros pronunciamientos [37], esta Corte ha señalado la especial relevancia que tiene la protección del espacio público como un derecho colectivo en el Estado social de derecho, para lo cual ha resaltado y sistematizado los aspectos esenciales y señalado sus siguientes manifestaciones:

a) Como deber del Estado de velar por la protección de la Integridad del Espacio público.

b) Como deber del Estado de velar por su destinación al uso común.

c) Por el carácter prevalente del uso común del Espacio Público sobre el interés particular.

d) Por la facultad reguladora de las entidades públicas sobre la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

e) Como Derecho e Interés Colectivo.

f) Como objeto material de las acciones populares y como bien jurídicamente garantizable a través de ellas.” (Negritas e itálicas propias).

En este sentido, queda claro que así como el derecho a la libre locomoción es fundamental para materializar otros derechos tales como el derecho al trabajo, el derecho a la salud y el derecho a la educación; el espacio público es pieza clave para garantizar que el derecho a la libre locomoción no se vea afectado, razón por la cual se le reconoce la entidad de derecho colectivo y es merecedor de especial protección del Estado en tanto satisface necesidades básicas de la ciudadanía y su libre acceso permite el desarrollo integral de la libre personalidad, sin olvidar que el libre acceso al mismo proporciona una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Por lo anterior, el ordenamiento jurídico colombiano reconoce la capacidad legal del Congreso para limitar la movilidad en el espacio público y así mismo, la competencia de las autoridades municipales, como lo es el Concejo de Bogotá, para expedir las normas necesarias que permitan el goce del espacio público sin contravenir los principios que fundamentan el derecho a la libre movilidad.

Finalmente, es importante resaltar que el Consejo de Estado en el Fallo 2486 de 2011 reconoció no solo la importancia de la defensa del espacio público sino la obligatoriedad de cumplir las normas que lo regulan, insistiendo en las funciones del Alcalde Mayor de velar por el respeto del espacio público, así lo dispuso el Honorable Consejo:

Es deber del Estado, a través de sus autoridades, velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común. Es deber de las autoridades hacer efectiva la prevalencia del uso común del espacio público sobre el interés particular. Es deber de las entidades públicas ejercer la facultad reguladora en materia de ordenamiento territorial, en relación con la utilización del suelo y del espacio público para la defensa del interés común, entre otros. Es un derecho e interés colectivo. Constituye el objeto material de las acciones populares y es uno de los bienes jurídicamente garantizables a través de ellas.

*Bogotá tiene un régimen especial contenido en el capítulo 4, título XI, artículos 322 y siguientes de la Constitución, desarrollados por el Decreto 1421 de 1993. Además son parte de este régimen especial los acuerdos 2 de 1980, 18 de 1989 y 6° de 1990 del Concejo Distrital, y los decretos reglamentarios expedidos por el Alcalde Mayor. **De acuerdo con esta normativa, las competencias en materia de protección del espacio público están repartidas entre el Alcalde Mayor de Bogotá y las alcaldías locales. Al Alcalde Mayor, le corresponde: 1) Velar porque se respete el Espacio Público y su destinación al uso común. 2) Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio. Compete, por su parte, a los Alcaldes Locales: 1) Vigilar el cumplimiento de las normas vigentes sobre desarrollo urbano, uso del suelo y reforma urbana. 2) Expedir o negar los permisos de funcionamiento que soliciten los particulares. 3) Dictar los actos y ejecutar las operaciones necesarias para la protección, recuperación y conservación del espacio público. La normativa en materia de***

protección del espacio público es de orden público, por ende, de aplicación inmediata y de obligatorio cumplimiento. (Negritas e itálicas propias).

9. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Teniendo en cuenta la Constitución y las leyes que regulan el funcionamiento de las corporaciones municipales, encontramos que la competencia del Concejo de Bogotá para expedir un acuerdo relacionado con la regulación de los servicios de transporte, se enmarca en los siguientes artículos:

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

Decreto Ley 1421 de 1993:

Artículo 12. Atribuciones. *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.

10. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo señalado en la ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, ya que no compromete apropiaciones presupuestales para su implementación. Las plataformas digitales y los usuarios de las patinetas eléctricas cuentan con los medios para cumplir con los deberes y obligaciones contenidos en este proyecto de acuerdo.

11. CONCLUSIONES

Las patinetas eléctricas, Segways, Airwheel, Onewheel, Hoverboards, Solowheels, Ninebots, Z boards y todos los nuevos medios de transporte individual sostenible están revolucionando el transporte mundial. Y así como reconocemos que la tecnología avanza mucho más rápido que la normatividad, es necesario tomar medidas que permitan garantizar la seguridad y el buen uso de estas nuevas tecnologías, adelantandonos al crecimiento en el número de usuarios y a los accidentes. Siempre es mejor prevenir, sobretudo en términos de movilidad donde las muertes y los accidentes son evitables.

Adicional a la expedición de regulación y al compromiso de los prestadores y de los usuarios con la seguridad, es necesario que la Secretaría de Movilidad cumpla con sus deberes e incremente los kilómetros de ciclo rutas y las conecte de manera más eficiente, para que los ciudadanos no tengan que recurrir a usar los andenes o los carriles destinados al tráfico pesado, sin olvidar que debe proveer los espacios adecuados para su parqueo y disposición final.

Es sumamente importante que Bogotá cuente con medios de transporte accesibles y seguros, sobretodo en las localidades en las que el acceso aún se dificulta para sus habitantes, para lograrlo es necesario que iniciativas y emprendimientos como el alquiler de patinetas eléctricas y dispositivos similares cuenten con el apoyo y la reglamentación necesaria, que permitan a sus usuarios sentirse seguros y se respete a los ciudadanos que no utilizan estos medios de transporte.

Finalmente, no sobra mencionar el impacto positivo de estos medios de transporte en la calidad del aire y del medio ambiente en general. Uno de los retos principales que enfrentan en movilidad en las grandes ciudades es desincentivar el uso de vehículos que utilicen combustibles fósiles, estos nuevos medios son una alternativa fácil y atractiva para quienes realizan trayectos cortos en carro y para quienes utilizan de más de un modo de transporte para llegar a sus lugares de destino. Bogotá necesita comprometerse con la movilidad sostenible y con la seguridad vial. Un gran paso para hacerlo sería regular el transporte en patinetas eléctricas y medios similares.

Atentamente,

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE ACUERDO N° 384 DE 2020

PRIMER DEBATE

POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.

Artículo 1: El presente acuerdo regula el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá.

Artículo 2: Definiciones:

Patinetas eléctricas o electric scooters : Entiéndase como patinetas eléctricas, electric scooters o monopatín eléctrico el vehículo de dos (2) o más ruedas en línea compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie y cuyo movimiento sea generado a partir de una fuerza que empuja o da impulsó de forma eléctrica.

Medios similares de transporte sostenible: Entiéndase como medios similares de transporte sostenible para efectos de este acuerdo, los medios de transporte impulsados por sistemas eléctricos o sistemas con bajas emisiones de CO2, así como también los que son impulsados por el accionar de la fuerza humana, tales como triciclos eléctricos, tricimotos eléctricos, ciclomotores eléctricos, bicicletas eléctricas, monopatín, monopatín eléctrico, Segways, airwheel, onewheel, hoverboards, Solowheels, Ninebots, Z boards y otros que se desarrollen y funcionen de forma similar.

Artículo 3: Los particulares que brinden el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas o scooters y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá, por medio de plataformas digitales o convencionales, deberán promover el respeto por las normas de tránsito, el uso del casco y el respeto del espacio público.

Artículo 4: La inspección, vigilancia y control de este servicio estará en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad o la entidad que haga sus veces.

Artículo 5: Son obligaciones de los usuarios del servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá:

- a. Utilizar de forma personal e individual patinetas o medios similares de transporte.
- b. Ser mayor de 16 años.
- c. Respetar el límite de velocidad de 20 Kilómetros por hora.

- d. Utilizar casco abrochado y ajustado, cumpliendo con las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de rueda" del 31 de mayo de 2004, o la que la modifique o sustituya.
- e. Está prohibida la manipulación de dispositivos móviles en movimiento.
- f. Utilizar elementos reflectivos entre las 18:00hs y las 6:00hs.
- g. No transitar en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas.
- h. No estacionar en los sitios señalados en el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito Terrestre o Ley 769 de 2002.
- i. Respetar las normas y señales de tránsito.
- j. Utilizar adecuadamente el sistema de frenado.
- k. Transitar por las ciclo rutas y en la ausencia de éstas, transitar por la calzada ocupando un carril, preferiblemente el derecho.
- l. No transitar en los carriles exclusivos de Transmilenio ni en los carriles preferenciales.
- m. Descender de la patineta o medio similar y llevarla de la mano en aceras, puentes peatonales y demás espacios para transitar a pie.
- n. No transitar en andenes.
- o. No adelantar entre vehículos.
- p. No sujetarse de los vehículos para andar.
- q. Mantener una distancia prudencial de los peatones y otros usuarios de éstos medios de transporte.
- r. No utilizar artículos que afecten la conducción y visibilidad.
- s. Hacer uso de las señales manuales al girar o detenerse.
- t. Ubicar los medios de transporte únicamente en los espacios autorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad y el Código de Tránsito.
- u. Cumplir la Circular 006 del 12 de diciembre de 2018 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, o la que la modifique, sustituya o adicione.
- v. Respetar el Código Nacional de Policía y el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 6: Son obligaciones de los prestadores del servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá:

- a. Tener a disposición de los usuarios de las patinetas y/o medios de transporte similares: Freno, timbre, luz blanca delantera, luz roja trasera, pie de apoyo, dispositivo para su geolocalización (GPS) y número único de identificación visible.
- b. Colaborar con la disposición de cajones o parqueaderos para las patinetas y medios de transporte similares cumpliendo con características técnicas definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- c. Compartir la información y los datos recolectados con la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de aportar a la construcción de políticas públicas acertadas y contribuir a la política de datos abiertos.
- d. Cumplir con el horario permitido para el alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de patinetas, desde las 5:00hs hasta las 22:00hs.

- e. Incentivar en la obligatoriedad del uso del casco.
- f. Asegurarse de tener todas las patinetas y medios similares en óptimas condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios.
- g. Retirar del espacio público aquellas patinetas y medios similares que no estén en óptimas condiciones o que por alguna razón estén fuera de servicio.
- h. Tener pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra los accidentes de los usuarios y de terceros que se vean afectados en su integridad por usuarios o por la indebida disposición de las patinetas en el espacio público.
- i. Respetar la delimitación cartográfica del espacio público que se les ha autorizado aprovechar, garantizando la protección de los componentes o bienes que lo conforman.
- j. Retirar del espacio público las patinetas y medios similares que no se encuentre debidamente estacionados en los lugares dispuestos para ello, tales como buzones y parqueaderos, con el fin de reubicarlos donde corresponda.

Artículo 7: El incumplimiento de las obligaciones por parte del prestador dará lugar a multas y sanciones, de acuerdo con el protocolo que para tales fines implemente la Secretaría Distrital de Movilidad.

El incumplimiento reiterado de una (1) o más obligaciones por parte del prestador dará lugar a la cancelación del permiso de aprovechamiento.

Parágrafo 1: Se entenderá como incumplimiento reiterado el hecho de haber sido sancionado más de dos (2) veces por infracciones a la misma obligación.

Parágrafo 2: El procedimiento sancionatorio será el dispuesto por la Secretaría Distrital de Movilidad, en concordancia con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y demás normas relacionadas.

Parágrafo 3: Será considerada falta grave y dará origen a la cancelación del permiso de aprovechamiento del espacio público el incumplimiento del literal i del artículo 6 del presente acuerdo.

Artículo 8: Las empresas prestadoras del servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible dispondrán una línea directa para que las personas particulares informen dónde se encuentran las patinetas mal estacionadas y denuncien a los conductores que infrinjan las normas de tránsito. Dicho número deberá encontrarse visible y legible en cada una de las patinetas y medios similares de transporte sostenible, así como el número de placa de los mismos y contar con el anuncio “Si estoy fuera del parqueadero o me conducen sin precaución, llama a este número”.

Artículo 9: Las empresas prestadoras del servicio del que trata este Acuerdo desactivarán las patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible cuando evidencien que el usuario ha superado el límite de velocidad o se encuentra conduciendo el dispositivo en áreas restringidas o destinadas solo a peatones.

Artículo 10: Las autoridades de tránsito y transporte impondrán las sanciones a las que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones creadas por este acuerdo, el Código Nacional de Tránsito Terrestre y el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Artículo 11: El Alcalde Mayor, la Secretaría Distrital de Movilidad y el Departamento Administrativo para la Protección del Espacio Público (DADEP) o quien haga sus veces, velarán por el cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente acuerdo, especialmente por el respeto del espacio público y adelantarán las acciones pertinentes para su recuperación y protección en el marco de sus competencias funcionales.

Artículo 12: La Secretaría Distrital de Movilidad y el Departamento Administrativo para la Protección del Espacio Público (DADEP) en asocio con las empresas prestadoras del servicio del que trata este Acuerdo instalarán los parqueaderos especiales suficientes para que todos los dispositivos de transporte puedan ser estacionados de forma adecuada.

Artículo 13: La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y en asocio con las empresas prestadoras del servicio del que trata este Acuerdo, creará una aplicación móvil con el fin de mostrar en tiempo real la ubicación de los parqueaderos especiales para patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible.

Artículo 14: La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad adelantará los estudios necesarios para determinar el número máximo de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible que pueden circular en la ciudad, garantizando la seguridad de los usuarios.

Artículo 15: La Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y en asocio con las empresas prestadoras del servicio del que trata este Acuerdo, crearán planes para que personas de bajos recursos puedan utilizar estos nuevos medios de transporte, incluyendo opciones de pago en efectivo.

Artículo 16: La Secretaría Distrital de Movilidad realizará campañas de pedagogía dirigidas a los usuarios y a las empresas aprovechadoras del espacio público que presten el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá, con el fin de dar a conocer las obligaciones contempladas en este acuerdo, promoviendo el buen uso de los medios de transporte y el respeto por el espacio público.

Artículo 17: Las disposiciones de este acuerdo complementan las obligaciones que específicamente contengan los Actos Administrativos y/o Contratos que se suscriban para la administración, mantenimiento y aprovechamiento del espacio público en lo relacionado con el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte.

Artículo 18: El presente acuerdo rige a partir de su promulgación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los ___ días del mes de ___ del año 2020.

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

BIBLIOGRAFÍA

1. Resultados Encuesta de Movilidad 2019. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/20-12-2019/resultados_preliminares_encuestamovilidad_2019-20191220.pdf
2. El boom de las patinetas eléctricas: ¿una tendencia peligrosa?, Semana, 2019. <https://www.semana.com/vida-moderna/articulo/las-patinetas-electricas-una-tendencia-peligrosa/624283>
3. Pierre Guislain, World Bank, 2016. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidad-sostenible-es-el-nuevo-imperativo>
4. Circular 201960000131 de 2019, Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/movilidad/images/documentos/Circular-de-Patinetas-e.pdf>.
5. New York governor vetoes bill legalizing electric bikes and scooters, Bloomberg, 2019. <https://www.washingtontimes.com/news/2019/dec/27/new-york-governor-vetoes-bill-legalizing-electric/>
6. Miami Scooter Pilot Program, Gobierno de Miami, 2019. <https://www.miamigov.com/Services/Transportation/Miami-Scooter-Pilot-Program>
7. Singapore Bans E-Scooters From Sidewalks After Injury Spike, Bloomberg, 2019. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-11-04/singapore-to-ban-e-scooter-use-on-sidewalks-amid-injury-spike>
8. New regulations for shared electric scooter companies in Tel Aviv, Travel Daily News, 2019. <https://www.traveldailynews.com/post/new-regulations-for-shared-electric-scooter-companies-in-tel-aviv>
9. La movilidad sostenible es el nuevo imperativo, Pierre Guislain, Banco Mundial, 2019. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidad-sostenible-es-el-nuevo-imperativo>
10. Resolución 209 de 2019 "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas", Secretaría Distrital de

Movilidad de Bogotá.
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-05-29/RESOLUCION%20209%20DE%202019.pdf>

11. Circular 006 de 2018, Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.
<http://www.lexbasesa.com/FrontPageLex/libreria/cl0003/2-20468-recomendaciones-y-restricciones-para-el-uso-de-patinetas-patinetas.htm>
12. Resolución 160 de 2017 "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones", Ministerio de Transporte. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68085&dt=S>
13. Cómo ser un buen ciclista en Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/como-ser-un-buen-ciclista-en-bogota>
14. ¿Qué va a pasar con las más de 8.000 patinetas eléctricas en Bogotá?, RCN, 2019.
<https://www.rcnradio.com/bogota/que-va-pasar-con-las-mas-de-8000-patinetas-electricas-en-bogota>
15. Sentencia T-257 de 2017, Corte Constitucional, consultada en
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/t-257-17.htm>
16. Sentencia C-361 de 2016, Corte Constitucional, consultado en
<https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-361-16.htm>.
17. Fallo 2486 de 2011, Consejo de Estado, consultado en
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=42011>

PROYECTO DE ACUERDO N° 385 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO DE CÁMARAS DE SEGURIDAD Y CIRCUITOS CERRADOS DE TELEVISIÓN (CCTV) DEL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto de Acuerdo

El presente Proyecto de Acuerdo pretende crear el Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) del Distrito Capital. La iniciativa busca integrar al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4), y por defecto, a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá un registro de todas las Cámaras o CCTV de la ciudad, con información sobre ubicación, espacio grabado, especificaciones técnicas, administrador y dueño del dispositivo. Esta iniciativa, busca generar un mapa estratégico de cámaras de seguridad en la ciudad, con la información necesaria para que la Policía Metropolitana, cuerpos de atención de emergencia, dependencias de la alcaldía, y la ciudadanía pueda identificar de forma rápida y con celeridad la información que necesita para ejercer el artículo 237 del Código Nacional de Policía y Convivencia. Adicionalmente, se busca crear un mecanismo de identificación y acercamiento con sistemas de seguridad privados para promover la vinculación de estos sistemas, al sistema de vigilancia de la Policía.

2. Antecedentes y Justificación

Para el año 2016, el distrito contaba con 378 cámaras de seguridad instaladas, las cuales se mostraban deficientes para la densidad poblacional de la ciudad. Ahora, en aras de equipar a las autoridades, más puntualmente a la Policía Metropolitana de Bogotá, la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (SSCJ), inició en 2016 un proceso de modernización de las cámaras de seguridad existentes, y en 2017 una política de ampliación e instalación de cámaras de videovigilancia en la ciudad.

La política de modernización y ampliación del sistema de cámaras de seguridad de la ciudad cambió el antiguo sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), estático y captador de imágenes de baja resolución, que se enfocaba en la instalación de cámaras en puntos específicos de la ciudad, por un sistema integral de videovigilancia en el que las cámaras son acompañadas de estrategias de visualización, monitoreo y capacidad de respuesta rápida frente a los hechos captados, por lo que se creó el Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4).

Los objetivos principales de la instalación de un sistema de videovigilancia más amplio y dinámico fueron los siguientes:

- Establecer comportamientos o hechos rutinarios en la ciudad para identificar desviaciones que puedan traducirse en alteraciones del orden público.
- Mejorar la reacción temprana ante situaciones de emergencia, riesgos naturales y accidentes, en espacios de alta concentración de personas o aglomeraciones.
- Prevención y disuasión del delito

- Generación de insumos y material probatorio para investigaciones criminales
- El mejoramiento de la percepción de seguridad en la ciudad.

La estrategia de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, consistió en la reingeniería de 378 cámaras antiguas, y el crecimiento del sistema, con la instalación de más de 5.000 cámaras de seguridad bajo un esquema que permite la automatización del proceso de monitoreo y herramientas de analítica de video. Actualmente el Sistema de Cámaras de videovigilancia de la ciudad cuenta con 4.927 cámaras y 207 cámaras de privados distribuidas de la siguiente forma:

- Chapinero - Usaquén: 410 cámaras
- Barrios Unidos - Suba: 573 cámaras
- Teusaquillo: 269 cámaras
- Engativá - Fontibón: 563 cámaras
- Kennedy - Bosa: 853 cámaras
- Puente Aranda - Candelaria - Santa Fé - Antonio Nariño, Los Mártires: 879 cámaras
- Ciudad Bolívar, Tunjuelito, San Cristóbal Rafael Uribe, Usme: 1380 cámaras

Adicionalmente, la ampliación de las cámaras en la ciudad, se vio acompañada por un aumento en el número de operadores de video, y la construcción de 3 salas de visualización adicionales, que en la actualidad completan un total de 8 Centros de Monitoreo utilizados por la Policía Metropolitana, a julio de 2020. Finalmente, estas estrategias se complementaron con una política de integración al sistema de vigilancia del distrito a actores del sector privado como lo son centros comerciales, conjuntos residenciales, asociaciones, empresas de seguridad privada, etc. La idea de esta política es la ampliación del campo de monitoreo de la ciudad, y generar beneficios para ambas partes: Los privados que se integran al sistema de vigilancia del distrito pueden tener mejoras en cuanto prevención y atención rápida de emergencias por parte de la Policía, mientras que la ciudad logra reducir costos de adquisición, instalación y mantenimiento de equipos de videovigilancia, además de mejorar los tiempos de implementación.

Esta estrategia es importante, pues la reducción de costos y beneficios en seguridad para la ciudad son bastante amplios. Según la Oficina de Análisis de la Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia, el costo promedio de instalación por cámara es de \$26.457.732 pesos; la recurrencia mensual relacionada con la energización y conectividad mediante fibra óptica del dispositivo es de 627.000 pesos, distribuidos en 61.000 pesos en consumo de energía, y 566.000 pesos en consumo de datos y fibra óptica; Adicional a estos, los costos de mantenimientos preventivos y correctivos de cada punto de videovigilancia cuestan 645.000 pesos al año¹.

Sobre la política de integración de sistemas y circuitos privados al sistema de vigilancia del distrito, la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia presta el acompañamiento técnico al privado que desea integrarse. El apoyo técnico va desde indicar las especificaciones técnicas que garanticen la resolución de imagen y la ubicación estratégica de las cámaras, así como, la asistencia durante la etapa de instalación y la capacitación para la operación. Para esto, los funcionarios de la SSCJ explican el alcance del proyecto y las responsabilidades de las partes, donde los privados deben garantizar el acceso a las cámaras durante los 365 días del año.

¹ Para consultar los contratos de costos referidos en este párrafo, revisar el contrato 596-2017, 583-2017 y 595-2017

Ahora, en caso de que un entorno con CCTV privado sea considerado por la administración distrital como prioritario por temas de seguridad y/o emergencias, se podrá dar inicio al proceso de integración con el sistema de videovigilancia de la ciudad, siempre que el privado así lo desee. En caso afirmativo, la Secretaría asumirá el costo de interconexión de las cámaras, a través de un modelo de consumo de datos por demanda, en el cual paga el costo del canal de datos para visualización de las cámaras en las salas de monitoreo.

Aquí se referencia la tabla de contratos relacionados con la ampliación y modernización del sistema de cámaras de seguridad del distrito a 2018:

Proyectos	Objeto	Fases / Específicos	Contratos
Proyectos de Ampliación	Los proyectos de ampliación tienen por objeto la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de nuevos puntos de video vigilancia en el Distrito Capital. Estos proyectos son estructurados para dar cumplimiento a las metas establecidas en el PLAN DE DESARROLLO BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2020 y se han dividido en TRES (3) FASES atendiendo la realidad presupuestal y tecnológica de los sistemas de video vigilancia,	Fase 1: a) El Contrato 128-2016 Derivado 4 suscrito entre la ESU y la SDSCJ b) la Licitación Pública 001 de 2016 que derivó en el contrato SDSCJ 350-2016, hoy terminado y en proceso de liquidación. Fase 2: La Licitación Pública 003 de 2017 que derivó en el contrato SDSCJ 732-2017, hoy en ejecución. Fase 3: Las órdenes de compra derivadas del Instrumento de Agregación de Demanda con Colombia Compra Eficiente que adoptó las características técnicas y lecciones aprendidas de las Fases 1 y 2 adelantadas por la SSCJ.	Fase 1: Contrato Interadministrativo 128-2016 Derivado 4 suscrito con la Empresa para la Seguridad Urbana de Medellín – ESU y la Licitación Pública 001 de 2016 que derivó en el contrato 350-2016 suscrito con la UT VIDEO VIGILANCIA DE BOGOTÁ. Fase 2: La Licitación Pública 003 de 2017 que derivó en el contrato 732-2017 suscrito con la UT BOGOTÁ MÁS SEGURA 2017. Fase 3: La Licitación Pública LP-151-AG-2017 adelantada por Colombia Compra Eficiente que dio lugar al Instrumento de Agregación de Demanda de video vigilancia ciudadana, con cuatro posibles personas jurídicas que compiten al menor precio en la operación secundaria del instrumento
Proyectos de Mantenimiento	El mantenimiento consiste en actividades técnicas preventivas y/o correctivas a los bienes que conforman el sistema de videovigilancia de Bogotá, permitiendo así garantizar la continuidad de la operación, teniendo en cuenta las recomendaciones técnicas de los fabricantes de los equipos, estándares y normas que aplican para tal propósito. El servicio de mantenimiento debe prestarse con la calidad y niveles de servicio que propendan por asegurar una disponibilidad del sistema de video vigilancia superior al 95%.	Actualmente, la SDSCJ garantiza la ejecución de los mantenimientos a través del contrato 596-2017 suscrito con la UT SCI MANTENIMIENTO BOGOTÁ 2017.	Licitación Pública 003 de 2016 (V2), que resultó en el contrato 596-2017 suscrito con la UT SCI MANTENIMIENTO BOGOTÁ 2017
Proyectos de Energización	El sistema de video vigilancia requiere que todos y cada uno de los puntos de video vigilancia esté debidamente conectado a la red eléctrica para el funcionamiento de los equipos activos como cámaras, UPS y equipos de comunicación. Esto, con observancia de las normas ICONTEC NTC 2050, NTC 4552, el CIDET (Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Sector Eléctrico), el RETIE (Reglamento Técnico de instalaciones Eléctricas) RETILAP (Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público), Reglamento de Distribución de Energía Eléctrica, las normas de instalación de CODENSA y haciendo uso de los ductos, canalizaciones y redes existentes a lo largo y ancho de la ciudad.	Actualmente, la SDSCJ garantiza la energización de los puntos a través del contrato 583-2017 suscrito con CODENSA	Contrato de Prestación de Servicios de Apoyo a la Gestión 583-2017, suscrito con CODENSA S.A.
Proyectos de Conectividad	El video generado por las cámaras en cada uno de los puntos de video vigilancia debe ser transmitido hacia los centros de monitoreo dispuestos por la Policía Metropolitana de Bogotá y hacia el C4 donde es almacenado, garantizando una alta disponibilidad y gran calidad en la transmisión del video. En este sentido, ETB S.A. E.S.P. como actual proveedor de conectividad garantiza la transmisión del video a través de fibra óptica haciendo uso de la red MPLS con mayor cobertura en la ciudad de Bogotá, posibilitando mayor cobertura del sistema de video vigilancia haciendo uso de los ductos y canalizaciones existentes a lo largo y ancho de la ciudad.		Contrato Interadministrativo 595-2017, suscrito con ETB S.A. E.S.P.
Proyecto de Interventoría	La interventoría a los proyectos del sistema de video vigilancia debe ser efectuada de forma integral, de manera que, a través del seguimiento y verificación permanente a las obligaciones de los diferentes contratos, se logre la debida articulación y coordinación, garantizando menores tiempos en la atención de incidencias, mediciones adecuadas de acuerdos de niveles de servicio, diagnósticos acertados a problemáticas que se presentan a diario y apoyo a la Secretaría para la toma de decisiones. En virtud del cumplimiento de los principios de libre concurrencia, igualdad de oportunidades, selección objetiva, eficiencia y economía que rigen la contratación estatal, la SDSCJ adelantó la adjudicación de los proyectos en las siguientes modalidades de contratación:		Concurso de Méritos 001 de 2017 que resultó en el contrato 636-2017 suscrito con el CONSORCIO S3.

Fuente: Oficina de Análisis de la Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia (2018)

Actualmente, la Secretaría de Seguridad, Convivencia y justicia tiene en ejecución 3 contratos para la interventoría, energización, conectividad y mantenimiento del sistema de cámaras de videovigilancia, los cuales se presentan a continuación:

- Contrato 1099 de 2020 de Interventoría, entre el 31 de julio de 2020 y el 24 de febrero de 2021, por un valor de 999.617.850
- Contrato 1070 de 2020 de mantenimiento, por un periodo de 6 meses y un valor de 5.640.147.608
- Contrato 1075 de 2020 para prestar los servicios de conectividad entre el 30 de julio y el 28 de febrero de 2020, por un valor de 15.419.820.965

Ahora, según el Secretario de Seguridad, Convivencia y Justicia, Hugo Acero, actualmente la ciudad cuenta con 5.134 cámaras de seguridad, de las cuales hay 207 cámaras de centros comerciales y conjuntos residenciales que se han vinculado al sistema de vigilancia del distrito. Estas cifras son considerablemente mejores a las que se enfrentaba la ciudad en 2016, pero no son suficientes, dado que la policía cuenta con un déficit del 40% en su pie de fuerza, con 14.280 policías operativos, de 16.800 efectivos, frente a una necesidad por densidad poblacional de 23.000. Algo que sí es sorpresivo y hay que denotar, es la aparente baja vinculación de privados al sistema de la policía, por lo cual se necesita una estrategia de promoción a la vinculación dentro del sistema, para así robustecer el acceso y cobertura de videovigilancia de la ciudad.

Problema

Dado que en Colombia no existe regulación diferente a la ley 1581 de 2012 sobre el Régimen General de Protección de Datos Personales, y las disposiciones del Decreto 1377 que reglamenta la ley 1581, los límites a la instalación de cámaras de Seguridad, y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) se constriñen al tratamiento de los datos personales y el derecho a la intimidad y privacidad de las personas. Esta libertad en el proceso de instalación de sistemas de videovigilancia trae beneficios, pero a la vez genera problemas de seguridad.

Por un lado, los beneficios en los pocos límites a la instalación de equipos de videovigilancia, ha llevado a una proliferación de equipos instalados que mejoran los sistemas de seguridad de ciudadanos y empresas, pues el mercado mundial de estos ha mostrado 3 años consecutivos de crecimiento sostenido. Hay que anotar que solo el mercado latinoamericano tuvo un valor de 915 millones de dólares para 2018, y se espera que alcance un valor de 1500 millones de dólares en 2023 (Cropley, 2018).

Por otro lado, los pocos límites también permiten a qué actores desarrollen actividades desde la ilegalidad con estas herramientas instaladas a su favor. Como acontecimiento de esto, el 1º de agosto de 2020, la Policía logró identificar 46 cámaras de seguridad instaladas en 6 barrios de Bello Antioquia, que eran utilizadas por bandas criminales desde hace 4 meses para vigilar los movimientos de los agentes de policía, y así evitar que estos los tomaran por sorpresa. Dentro del informe comunicado por el Coronel Daniel Mazo, comandante encargado de la Policía del Valle de Aburrá se dio a conocer que las cámaras pudieron ser identificadas porque ahora cuando las autoridades llegaban en respuesta a una denuncia sobre algún delito en estos barrios, el lugar ya se encontraba solo y sin rastros.

En vista que no existe ningún registro o estimación aproximada del número de cámaras de seguridad o Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) que se encuentran instalados en la ciudad, diferente al Registro Nacional de Bases de Datos, que almacena las bases de datos con fines de videovigilancia y es administrado por la Superintendencia de Industria y Comercio, aparece una oportunidad para poder identificar, mapear, caracterizar y relacionar las cámaras y CCTV instalados en la ciudad con responsables específicos. Se entiende pues, que una mejor caracterización y mapeo de cámaras críticas por parte de la Policía Metropolitana, podría ayudar a reducir los tiempos de respuesta y atención, además de facilitar el ejercicio del artículo 237 del Código Nacional de Policía, para solicitar el material de videovigilancia frente a una denuncia, directamente desde el "C4", o la dependencia/entidad que se encargue de identificar posible material de evidencia para el esclarecimiento de hechos.

Impacto de las Cámaras de Seguridad

La Oficina de Análisis de la Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia realizó una evaluación al sistema de videovigilancia de Bogotá, encontrando efectos contundentes en mejoras de seguridad y reducción de crímenes, tal y como lo soporta la literatura al respecto.

La evaluación hecha por la oficina, encontró que el sistema de videovigilancia de la ciudad ha ayudado a reducir, en el agregado, los delitos cometidos en contra de la vida o en contra del patrimonio. De hecho, se estima que cada cámara redujo 0.001 delitos en el día, o 4% en total. Adicionalmente, hay que mencionar que no se encontraron efectos pez globo o de desplazamiento de crimen, debido al sistema de videovigilancia.

Hay que decir que los efectos positivos encontrados, responden y confirman ampliamente lo que se ha encontrado y teorizado en la literatura sobre videovigilancia y criminalidad, pues estos modelos de vigilancia se basan en la Teoría de prevención situacional del delito (Clarke, 1995), que asume que los individuos hacen evaluaciones racionales de costos y beneficios, al momento de decidir si cometen o no un acto delictivo.

Becker (1968) y Ehrlich (1973) modelaron la decisión racional sobre cometer o no un delito, concluyendo que si los beneficios son mayores a los costos o riesgos percibidos por el agente, el crimen ocurrirá. Esa idea básica, es complementada por Clarke (1997), quien encuentra que las cámaras y sistemas de videovigilancia aumentan la percepción de riesgo al individuo, por consideraciones que se relacionan con la obtención de material probatorio y evidencia para un posible juicio que les castigaría, lo que disuade a la persona de ejecutar el delito resultados que son confirmados por Gill & Springs (2005), y luego más recientemente por Gannoni, Willis, Taylor & Lee (2017). De hecho, en el estudio desarrollado por Gannoni, Willis, Taylor & Lee (2017), encontraron que los efectos disuasorios de los sistemas de videovigilancia sucede especialmente cuando se conoce del uso de los videos para ordenar capturas o proferir sentencias.

Por ejemplo, sobre el impacto y la importancia del fortalecimiento de los sistemas de videovigilancia de la ciudad, la literatura ha encontrado que los sistemas de videovigilancia tienen resultados significativos en la reducción de hurtos a vehículos en los alrededores de parqueaderos (Priks, 2015; La Vigne, Lowry, Markman, y Dwyer, 2011; Hayes y Downs, 2011). En complemento a esto, las evaluaciones con metodología cuasi-experimental sobre el efecto de los sistemas de videovigilancia en la seguridad del Metro de Estocolmo, (Priks, 2015), los sistemas de las ciudades de Montevideo (Munyo y Rossi, 2018), Newark (Caplan, Kennedy, y Petrossian, 2011) y Medellín (Gomez y cols., 2017), coinciden en que la instalación de cámaras reduce el crimen, pero no queda claro algún efecto de desplazamiento o propagación de beneficios a zonas aledañas. Puntualmente, en Estocolmo se evidencio un desplazamiento del crimen, en Montevideo y Newark difusión de beneficios, y en Medellín no se evidencio ninguno de los dos fenómenos.

En línea con esta literatura, se ha desarrollado la investigación sobre el efecto de los mensajes disuasorios sobre el comportamiento de los individuos. Nettle, Nott & Bateson (2012) encontraron que cuando se hizo una intervención con carteles informativos de carácter disuasorio en los parqueaderos de bicicletas de la Universidad de Newcastle, vieron una reducción en los hurtos a las bicicletas.

Habiendo explicado el impacto que tienen los sistemas de videovigilancia sobre la disuasión del crimen, además de la herramienta que supone para la recolección de evidencia y material probatorio para la investigación de casos, es importante el fortalecimiento del sistema con el que cuenta el Distrito Capital.

3. Marco Legal

A la fecha de radicación del presente proyecto, la regulación y jurisprudencia sobre cámaras de seguridad y CCTV no está muy desarrollada, pues solo se ha enfocado en temas concernientes al tratamiento de datos personales, y de la protección a los derechos de privacidad e intimidad de las personas.

De acuerdo a la sentencia T-233 de 2007, la cual establece que “Las grabaciones de imagen o de voz realizadas en ámbitos privados de la persona con destino a ser publicadas o sin ese propósito, constituyen violaciones al derecho a la intimidad”. La ley contempla **artículos 24 y 27 de la Ley 1437 de 2011** los cuales estipulan lo siguiente:

Artículo 24: “Tendrán carácter reservado las informaciones y documentos expresamente sometidos a reserva por la Constitución Política o la ley, y en especial: Los que involucren derechos a la privacidad e intimidad de las personas, incluidas en las hojas de vida, la historia laboral y los expedientes pensionales y demás registros de personal que obren en los archivos de las instituciones públicas o privadas, así como la historia clínica.”

Artículo 27: “El carácter reservado de una información o de determinados documentos, no será oponible a las autoridades judiciales, legislativas, ni a las autoridades administrativas que siendo constitucional o legalmente competentes para ello, los soliciten para el debido ejercicio de sus funciones. Corresponde a dichas autoridades asegurar la reserva de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.”

Ahora, la **ley 1581, la cual establece todo el “Régimen General de Protección de datos personales”**, pues El Tratamiento de datos personales ha sido definido, en el artículo 3º de la ley 1581 como *“cualquier operación o conjunto de operaciones sobre datos personales, tales como la recolección, almacenamiento, uso, circulación o supresión”*. Ahora, en el caso de las imágenes de personas determinadas o determinables, operaciones como la captación, grabación, transmisión, almacenamiento, conservación, o reproducción en tiempo real o posterior, entre otras, son consideradas como Tratamiento de datos personales por la Superintendencia de Industria y Comercio, y en consecuencia, se encuentran sujetas al Régimen General de Protección de Datos Personales.

Según la interpretación de la Superintendencia de Industria y Comercio, la operación de sistemas de videovigilancia que impliquen la toma de imágenes en la vía pública por ser necesaria para alcanzar la finalidad establecida, por ejemplo, garantizar la seguridad de bienes y personas en entornos privados, debe tener una recolección de imágenes que se limite a aquella que no pueda evitarse para alcanzar el fin legítimo perseguido, pero no ahonda más allá de eso. El único elemento adicional y relevante, es que se requiere que las bases de datos con fines de videovigilancia también deben inscribirse en el Registro Nacional de Bases de Datos –RNBD-, administrado por la Super Intendencia de Industria y Comercio.

Si bien el proceso de instalación de cámaras de seguridad o CCTV no requieren previa autorización, existe un símil con cámaras de seguridad vial, pues existe la **Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual**

se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.”, y señala:

Se define e incluyen las cámara de video dentro de la competencia que cobija la Ley:

“ARTÍCULO 1º: (...) *“Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como **cámaras de vídeo** y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor (...)”*

“ARTÍCULO 2º modificado por el Decreto 2106 de 2019: *Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, **deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.***

*Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con **autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial**, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, **tendrá una duración de cinco (5) años**, contados a partir de la fecha de su otorgamiento”

De lo anterior vemos que, en el artículo 1º vemos la inclusión de las cámaras de seguridad, dentro de lo que regula el proyecto, y en el artículo 2º se establecen la necesidad de una autorización, los criterios para obtenerla, y la duración de la autorización. Se entiende entonces, que existe un registro completo de todas las cámaras que han sido instaladas, y las autorizaciones que se han expedido; cosa que se limita a las cámaras de identificación o control de velocidad y seguridad vial.

En complemento a esto, el **Decreto 510 de 2019** “Por el cual se reglamenta el Sistema Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo - C4 y se dictan otras disposiciones”. define a los Sistemas de video vigilancia en su artículo 16 como:

“ El sistema de videovigilancia ciudadana del Distrito Capital es el conjunto de infraestructura física y tecnológica, los protocolos y el personal necesario para capturar, transportar, almacenar, monitorear y analizar la información proveniente de las cámaras instaladas por el Distrito en toda la ciudad y aquellas de otras entidades públicas o privadas que por su potencial aporte al sistema, conforme los lineamientos aprobados por el Comité Operativo de Apoyo y Seguimiento del C4, en concordancia con lo indicado en el artículo 12 del presente decreto, los cuales estarán al servicio de la Policía Metropolitana de Bogotá - MEBOG y las demás entidades que en el marco del cumplimiento de los objetivos del C4, se considere que deben acceder, con el fin de aportar a la atención y prevención de incidentes de seguridad y emergencias en Bogotá. D. C.”

Finalmente, la única regulación real sobre cámaras de seguridad y CCTV, la podemos encontrar en el **artículo 237 de la ley 1801 de 2016**, o Código Nacional de Policía y Convivencia, el cual señala:

“ARTICULO 237: *La información, imágenes, y datos de cualquier índole captados y/o almacenados por los **sistemas de video o los medios tecnológicos que estén ubicados en el espacio público**, o en lugares abiertos al público, **serán considerados como públicos y de libre acceso**, salvo que se trate de información amparada por reserva legal.*

Los sistemas de video y medios tecnológicos, o los que hagan sus veces, de propiedad privada o pública, a excepción de los destinados para la Defensa y Seguridad Nacional, que se encuentren instalados en espacio público, áreas comunes, lugares abiertos al público o que siendo privados trasciendan a lo público, se enlazarán de manera permanente o temporal a la red que para tal efecto disponga la Policía Nacional, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida el Gobierno nacional.

PARÁGRAFO. *En tratándose de sistemas instalados en áreas comunes, lugares abiertos al público o que siendo privados trasciendan a lo público, **se requerirá para el enlace a que hace referencia el presente artículo, la autorización previa por parte de quien tenga la legitimidad para otorgarla**”.*

En este artículo se entiende la estrategia que ha implementado la Policía y la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, vinculando 180 cámaras de seguridad y CCTV del sector privado. Ahora bien, a pesar de las disposiciones de este artículo, el distrito aún no cuenta con un registro o base de datos con todas las cámaras de seguridad que se encuentran instaladas en la ciudad.

Adicionalmente, en el marco legal desarrollado, es importante mencionar acá las siguientes leyes y acuerdos vigentes, que competen al desarrollo de este proyecto de acuerdo y que se deja en claro que este proyecto no pretende modificar ni contravenir ninguno de los textos del ordenamiento jurídico mencionado.

- **Conpes 3437 de 2006** “Implementación del Sistema Integrado de emergencias y seguridad” SIES de Colombia
- **Decreto 4366 de 2006** “por el cual se regula la operatividad de los sistemas integrados de emergencias y seguridad SIES”.
- **Decreto 341 de 2014** “Por medio del cual se integra el sistema de cámaras de video vigilancia, monitoreadas por la MEBOG, con el Sistema Integrado de Seguridad y Emergencias NUSE 123 y los circuitos cerrados de televisión del sector privado”.

4. Competencia del Concejo

Este proyecto de acuerdo cumple con lo dispuesto en el artículo 14 de la ley 1421 de 1993, el cual versa de la siguiente forma: Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley: 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

5. Impacto Fiscal

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional mediante Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Se declara que el presente proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal

que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

6. Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, se entienden las ventajas que trae la caracterización y conocimiento, por parte de las autoridades, de la ubicación de cámaras de seguridad o sistemas de videovigilancia. Con este proyecto, se pretende entonces poder estimar el total de las cámaras de videovigilancia que se encuentran en la ciudad, reducir los tiempos de reacción y recopilación de evidencia por parte de las autoridades, al dotarlas de la información de área ocupada y grabada por cada cámara de seguridad en la ciudad, así como el responsable de la misma al que habrá que solicitar la información.

Adicionalmente, es claro por lo que establece el artículo 237 del Código Nacional de Policía y Convivencia, la importancia de enlazar los sistemas de videovigilancia privados, con el de la ciudad, para así mejorar tiempos de respuesta y poder tener convergencia de la información que recopilan estos sistemas. Con estas dos medidas, se espera poder lograr mejoras en tiempos y trámites para la Policía y autoridades judiciales, en su actuar por exigir el cumplimiento de la ley.

Atentamente,

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá

Bibliografía

1. Becker, G. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169- 217.
2. Caplan, J. M., Kennedy, L. W., & Petrossian, G. (2011). Police-monitored CCTV cameras in Newark, NJ: A quasi-experimental test of crime deterrence. *Journal of Experimental Criminology*, 7(3), 255-274. doi:10.1007/s11292-011-9125-9
3. Clarke, R. V. (1995). Situational Crime Prevention. *Encyclopedia of Victimology and Crime Prevention*. doi:10.4135/9781412979993.n297
4. Con cámaras de vigilancia, bandas criminales espían a la Policía en Bello. Revisado 13 de octubre, 2020, de: https://caracol.com.co/emisora/2020/08/01/medellin/1596310783_284123.html
5. Croyley, J. (2018). Global professional video surveillance equipment market set for third year of near double-digit growth in 2019. Revisado el 13 de octubre, 2020, de: <https://omdia.tech.informa.com/616280/global-professional-video-surveillance-equipment-market-set-for-third-year-of-near-double-digit-growth-in-2019>
6. Ehrlich, I. (1973). Participation in Illegitimate Activities: A Theoretical and Empirical Investigation. *Journal of Political Economy*.

7. Gomez, S., Tobón, S., & Mejía, D. (2017). The deterrent effect of public surveillance cameras on crime. Documentos CEDE No.9 Febrero .
8. Hayes, R., & Downs, D. (2011). Controlling retail theft with CCTV domes, CCTV public view monitors, and protective containers: A randomized controlled trial. *Security Journal*, Volume 24, Issues 3, 237-250.
9. La Vigne, S., & Lowry, S. (2011). Evaluation of camera use to prevent crime in commuter parking facilities: A randomized control trial. Urban Institute:n Justice Policy Center.
10. Munyo, I., & Rossi, A. (2016). Is it displacement? Evidence on the Impact of Police Monitoring Crime. Universidad de San Andrés, Departamento de Economía Working Papers.
11. Nettle, D., Nott, K., & Bateson, M. (2012). 'Cycle Thieves, We Are Watching You': Impact of a Simple Signage Intervention against Bicycle Theft. *PLoS ONE*, 7(12). doi:10.1371/journal.pone.0051738
12. Priks, M. (2015). The effects of surveillance cameras on crime: Evidence from the Stockholm subway. *Economic Journal*.
13. Spriggs, A., & Gill, M. (2005). Assessing the impact of CCTV. Home Office Research Study series. London.
14. Taylor E *et al.* 2017. Police detainee perspectives on police body-worn cameras. *Trends & issues in crime and criminal justice* no. 537. Canberra: Australian Institute of Criminology. <https://www.aic.gov.au/publications/tandi/tandi537>

PROYECTO DE ACUERDO N° 385 DE 2020**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL REGISTRO DE CÁMARAS DE SEGURIDAD Y CIRCUITOS CERRADOS DE TELEVISIÓN (CCTV) DEL DISTRITO CAPITAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 1 y 25 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º *Objeto:* Crear el Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) del Distrito Capital para integrar al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4), y por defecto, a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá un registro de todas las Cámaras o CCTV de la ciudad, privadas y/o públicas de la ciudad con información sobre ubicación, espacio grabado, especificaciones técnicas, administrador y dueño del dispositivo de cámaras o circuitos funcionales.

ARTÍCULO 2º: Se crea el Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) del Distrito Capital, como base de datos articulada al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4), y por defecto, a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá. Este registro, recopilará la información que se especifica en el artículo 4º del presente acuerdo, y será administrado de manera conjunta por las Secretarías del Distrito Capital, y la Policía Metropolitana de Bogotá.

ARTÍCULO 3º: La Secretaría Distrital de Seguridad, Justicia y Convivencia se encargará de coordinar la coadministración de la información del registro con las demás Secretarías y departamentos de la administración local. Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Seguridad, Justicia y Convivencia, deberá diseñar una plataforma de acceso virtual para la visualización abierta de las cámaras georeferenciadas en el Distrito, por parte de la ciudadanía, respetando los lineamientos de confidencialidad y seguridad que determine el cuerpo de la Policía Metropolitana de Bogotá.

ARTÍCULO 4º: Se estipula que todas las personas naturales o jurídicas, incluyendo a privados, como a entidades del orden nacional, que tengan instalado o pretendan instalar un sistema de videovigilancia, cámaras de seguridad o Circuitos Cerrados de Televisión que capten espacio público en Bogotá, deberán reportar al Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV) del Distrito Capital, la siguiente información sobre sus equipos:

1. Fecha de instalación del sistema de videovigilancia.
2. Ubicación geográfica de los dispositivos de video, descripción del lugar en donde se encuentran instalados, y descripción del área de imagen captada por el dispositivo.
 - a. En caso que el dispositivo cuente con opciones de movilidad en un rango determinado, se deberá reportar dicha capacidad de movilidad y el rango de imagen que capta.

3. Número de cámaras o dispositivos de video que incluye el sistema de videovigilancia instalado.
4. Método de almacenamiento y tiempo de almacenamiento de la información captada por los dispositivos
5. Modelo y especificaciones técnicas de los dispositivos de video y almacenamiento, como:
 - a. Resolución de imagen
 - b. Fotogramas por segundo que capta el dispositivo.
 - c. Características de Conectividad
 - d. Capacidad de almacenamiento

Parágrafo: En caso que el titular del dispositivo o sistema registrado desee desinstalar el mismo, deberá reportar la desinstalación al Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV). Por otro lado, si el titular del dispositivo o sistema registrado desea cambiar la ubicación de uno de las unidades de grabación de videos, deberá reportar al registro la información requerida en el numeral 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 5º: La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, en conjunto con la Policía Metropolitana de Bogotá, se encargarán de desarrollar una campaña de promoción y concientización sobre el programa de adhesión de los circuitos y sistemas privados al sistema de videovigilancia administrado por la Policía Metropolitana, dirigida a las personas naturales o jurídicas que hagan un reporte al Registro de Cámaras de Seguridad y Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV), sobre la estrategia de adhesión de los circuitos y sistemas privados al sistema de videovigilancia administrado por la Policía Metropolitana.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los ____ días del mes de ____ del año 2020

PROYECTO DE ACUERDO N° 386 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE FOMENTO A LA INDUSTRIA MANUFACTURERA BOGOTANA”

1. OBJETO DEL PROYECTO

El Proyecto de Acuerdo tiene por objeto definir los lineamientos para el diseño e implementación de una política pública de fomento a la industria manufacturera de Bogotá. Su propósito principal es definir los criterios que deberá tener en cuenta la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico para el diseño de una política industrial que reactive la economía de la ciudad.

2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. Importancia de la industria manufacturera

La industria manufacturera es indispensable para alcanzar un desarrollo económico sostenible y equitativo. Dani Rodrik, economista de Harvard, ha demostrado que el desarrollo económico, entendido como tasas altas y estables de crecimiento económico –que llevan a la convergencia de países en desarrollo con países desarrollados–, se debe a procesos de transformación estructural, es decir, al surgimiento y expansión de nuevas industrias con productividades más altas, acompañados de la transferencia de mano de obra de actividades tradicionales y de baja productividad a las nuevas. Además de presentar evidencia empírica a favor de esta línea argumentativa, Rodrik documenta dos ideas adicionales: primero, históricamente han sido la industrialización y las exportaciones de manufacturas los generadores de alto crecimiento económico; y, segundo, las economías más exitosas no han sido las de menor intervencionismo de Estado. En síntesis, el desarrollo económico se genera por cambios en la estructura productiva que en la historia de la humanidad se ha dado gracias a una fuerte intervención del Estado (Rodrik, 2013a).

Esta concepción sobre el desarrollo es distinta a la que han seguido países como Colombia que han fijado sus esperanzas de crecimiento económico en el boom de los *commodities* como el que se registró en el sector minero energético hasta 2013. Para Rodrik este tipo de crecimiento no es un espejismo y la mayoría de los países que lo vivieron, Colombia incluido, están hoy desindustrializándose prematuramente, como veremos más adelante.

Además de su contribución al crecimiento económico sostenible, la industria manufacturera presenta economías de escala; es decir, en la medida que aumenta la producción el costo de una unidad de producción adicional cae. Estos rendimientos crecientes están asociados tradicionalmente a la división del trabajo. Esta tesis de rendimientos crecientes en la industria se encuentra plenamente recogida en la llamada Ley de Verdoorn, que hace parte de las tesis de crecimiento económico de Nicholas Kaldor. De acuerdo con esta Ley, en la medida que aumenta la producción industrial se genera un aumento de productividad industrial, en especial debido a “la mayor inversión en equipos de punta que induce y al aprendizaje tecnológico que genera la experiencia productiva” (Ocampo & Martínez, 2011, pág. 18).

Otra característica de enorme importancia de la industria manufacturera es que, a diferencia del resto de actividades económicas, presenta convergencia incondicional. Rodrik (2013b) prueba que empresas en un sector industrial concreto que empiezan en niveles de productividad laboral bajos

experimentan un crecimiento más rápido, poco a poco alcanzando la frontera tecnológica del sector en cuestión. Aun cuando la convergencia condicional, que implica políticas favorables, es más rápida, existe convergencia a pesar de la ausencia de estos controles. Extendiendo los resultados de Rodrik en una primera versión de su trabajo, Benérix, O'Rourke & Williamson (2012) señalan que la convergencia incondicional en la industria manufacturera data de 50 años antes o más a la aparición de los BRICS o de los tigres asiáticos.

La importancia de la industria no solo tiene fundamentos teóricos, sino que además está probada en la práctica-histórica. Felipe, Mehta, & Rhee (2014), economistas del Banco Asiático de Desarrollo, estudiaron cómo la industrialización ha conllevado a un aumento sustancial en los ingresos per cápita de un país. En particular, para una muestra de 52 países que va de 1970 a 2010, encontraron que el aspecto clave de la industria es la creación de empleo manufacturero. “Alcanzar una participación del empleo manufacturero de 18%-20% ha sido casi suficiente y absolutamente necesario (en sentido estadístico) para alcanzar estatus de altos ingresos” (pág. 13). Es decir, “picos de participación del empleo manufacturero que excedan el 18%-20% predicen fuertemente que una economía sea rica; mientras tanto, picos de participación por debajo de este margen son predictores casi perfectos de que una economía no es rica” (Felipe *et al.*, pág. 10). La industria es entonces una condición necesaria para el desarrollo económico.

Un aspecto fundamental, mencionado en el párrafo anterior, es el del empleo. La industria, en términos generales, provee a las economías de empleos estables, formales y bien remunerados. La caída del empleo manufacturero (que se verá en cifras más adelante) ha coincidido con el estancamiento de la caída del desempleo (así sea contado el rebusque como empleo) y de los altísimos niveles de informalidad que caracterizan las economías como la colombiana. Este asunto, para el caso colombiano, es de enorme importancia. Más allá del desarrollo tecnológico consecuente con el desarrollo industrial, parte importante de la apuesta a la industria debe estar justificada por la posibilidad de proveer empleos para mermar la informalidad.

2.2. Desindustrialización prematura en Colombia

El proceso de desarrollo económico entendido por etapas predice que, llegados a un punto, la industria va a ser sobrepasada por el sector terciario, los servicios. En tal sentido, la pérdida de participación de la industria como un todo en la economía es algo normal, que ocurre en la medida que el crecimiento del PIB per cápita llega a un punto determinado. Este tipo de desindustrialización es llamada secular (Rowthorn, 1997). En contraste, aquella ligada a la incursión temprana del aparato productivo al sector de servicios, sin el desarrollo suficiente del aparato industrial e incluso abandonándolo, se ha llamado desindustrialización prematura (Rodrik, 2015b).

En tal discusión, son varios los autores que afirman que lo que está ocurriendo en América Latina, y especialmente en Colombia, es un fenómeno de desindustrialización prematura. En primer lugar, es importante hacer mención al trabajo realizado por la Asociación Nacional de Instituciones Financieras bajo la dirección de Clavijo, Vera y Fandiño (2012). Los autores hacen un ejercicio econométrico para determinar si la desindustrialización responde a razones seculares o, por el contrario, está ligada a un fenómeno de enfermedad holandesa. Para 2012, concluían los autores, “Colombia está quedando atrapada en este esquema de “marchitamiento” temprano de su industria, por cuenta del auge de *commodities* y de la apreciación cambiaria” (Clavijo *et al.*, 2012, pág. 80).

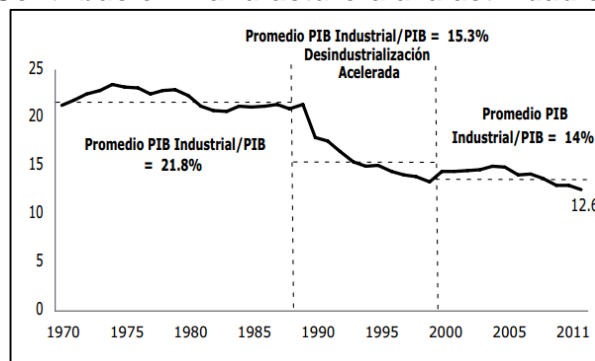
Este proceso de desindustrialización prematura, sin embargo, no es exclusivo de Colombia. Dani Rodrik (2015b) demuestra que es un fenómeno común de todos los países subdesarrollados y, de

forma especial, de América Latina. La desindustrialización, como pérdida de participación del sector industrial, es un fenómeno mundial. Por tal razón, en su ejercicio econométrico, Rodrik (2015b) prueba las hipótesis de desindustrialización prematura y secular, demostrando que “mientras el cambio tecnológico es sin duda la parte más importante de la historia detrás de desindustrialización laboral en países avanzados, en los países en desarrollo el comercio y la globalización posiblemente jugaron un papel comparativamente más grande” (Rodrik, 2015b, pág. 5). En conclusión, “los países se están convirtiendo en economías de servicios sin haber pasado por una experiencia adecuada de industrialización” (Rodrik, 2015b, pág. 3).

El problema de esta desindustrialización prematura, de nuevo, es que no existe aún un modelo exitoso de desarrollo económico que no requiera del sector manufacturero. “Su relativa ausencia en las economías en desarrollo puede ser la fuente de inestabilidad política, Estados frágiles y políticas no liberales” (Rodrik, 2015b, pág. 24).

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se presenta el comportamiento de la industria colombiana en los últimos lustros a partir de una recopilación de Clavijo. La tendencia hasta hoy ha seguido decreciendo; presentando valores de 12.4% para 2015 y 11.85% para 2019.

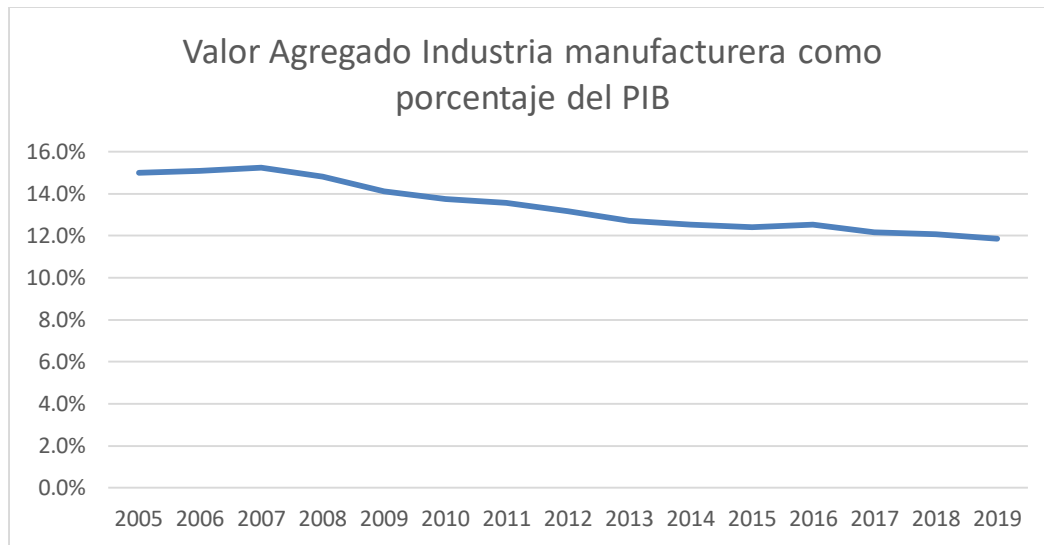
Figura 1. Colombia: Contribución manufacturera a la actividad económica 1970 - 2011



Fuente: Clavijo *et al.* 2012.

En los últimos quince años, se mantuvo la tendencia decreciente de la participación de la industria manufacturera en la producción total del país, derivando en que a 2019 dicha participación representó menos de la mitad que en 1990 cuando comenzaba la apertura económica.

Figura 2. Colombia: Contribución manufacturera a la actividad económica 2005 – 2019



Fuente: DANE.

La desindustrialización colombiana en el periodo de los 90s fue sumamente acelerada (una caída de más de cinco puntos porcentuales de participación), lo cual indica que este fenómeno ha sido prematuro, es decir, que no ha obedecido a factores seculares o normales de caída de la participación industrial, como sí ha ocurrido en el mundo desarrollado.

¿Cuáles han sido las causas de este fenómeno de desindustrialización prematura?

El estudio de Clavijo (2012) y la ANIF, ya mencionado, demostró que la caída en la participación de la industria estaba relacionada con el aumento en las exportaciones de commodities minero-energéticos. Es decir, el boom de los commodities que se observó durante los gobiernos de Santos y Uribe, a través de la revaluación del peso colombiano, causada por la llegada masiva de dólares de inversión extranjera a los sectores extractivos, perjudicó a la industria manufacturera.

Asimismo, la desindustrialización colombiana, o reprimarización de la economía, se ha profundizado con la política de libre comercio profundizada por los TLC. En particular, esta política se ha expresado en la reducción generalizada de aranceles: el arancel efectivo promedio en 1988 era de 23%, mientras que para 2018 ya estaba en 3.28%. Tal situación no es solo una coincidencia. En un trabajo reciente de grado de maestría en economía de la Universidad de Los Andes se evaluaron las distintas hipótesis sobre la desindustrialización en el país y la región, demostrando que, si bien la enfermedad holandesa ha jugado su papel, el principal factor que la explica ha sido la caída en los aranceles. Particularmente, “el trabajo documenta que una caída de un punto porcentual en el arancel promedio efectivo está asociada a una caída de 0,21 puntos porcentuales en la participación de la producción manufacturera”. En otras palabras, la desindustrialización ha sido causada principalmente por la política extrema de liberalización comercial (Hoyos, 2016).

Algunos dirán que la industria ya ha dejado de ser el sector económico más propicio para promover el desarrollo económico de los países como Colombia. Sin embargo, la evidencia empírica y los estudios económicos no los favorecen. Un estudio reciente de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (UNIDO por sus siglas en inglés), revisó en detalle esta idea de que la industria manufacturera pudiera haber dejado de ser un sector económico clave para el desarrollo. Tal estudio concluyó que “alcanzar el desarrollo económico siguiendo el camino de la industrialización seguirá

siendo importante para los países de bajos ingresos porque pueden aprovechar su atraso en relación con aquellos países que ya han experimentado una rápida industrialización” (Haraguchi, Fang, & Smeets, 2017).

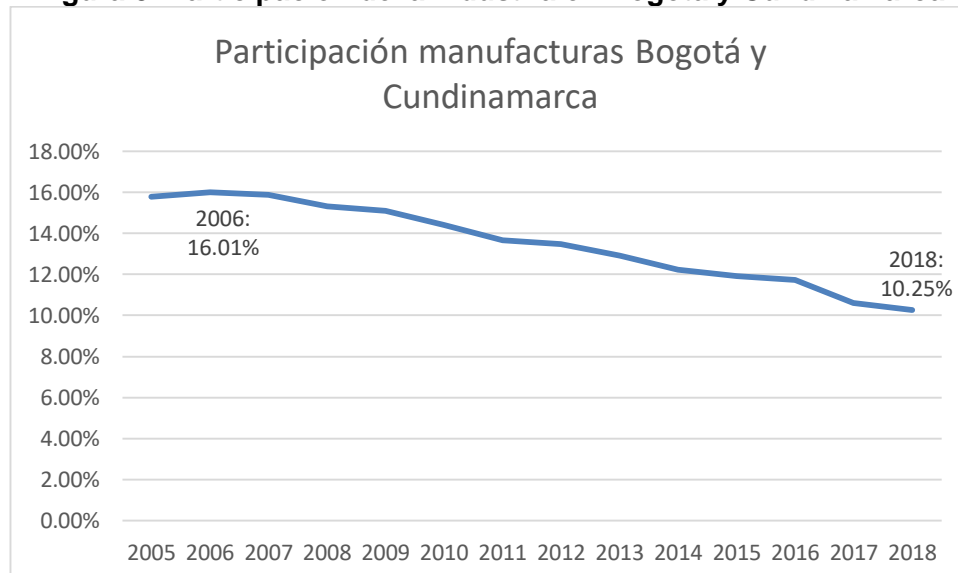
2.3. Desindustrialización absoluta en Bogotá

Mientras que la desindustrialización colombiana se expresa en que esta rama crece por debajo del promedio de la economía, la desindustrialización bogotana tiene que ver con que se produce cada vez menos, lo cual la hace más preocupante. Es decir, se trata de desindustrialización en términos absolutos, no solo prematura, que se traduce en cierres y bancarrotas de industrias completas.

En los últimos 13 años, la participación de la industria en el PIB bogotano ha presentado una caída dramática reduciéndose prácticamente a la mitad, pasando del 14.13% en 2006 a 7.67% en el 2019. En materia de empleo, la caída también ha sido pronunciada: en 2005 el empleo manufacturero representó del el 19.6% del total en 2005 al 13.9% en 2019. En los últimos años la industria ha tenido cifras rojas en materia de producción, al punto que la de 2016 está por debajo de la de 2006, ¡el nivel de diez años atrás! Durante el cuatrienio anterior, el PIB manufacturero decreció en 3.25% a precios constantes. Como si fuera poco, en materia comercial la situación es también muy preocupante: mientras las importaciones en kilogramos se duplicaron, las exportaciones se redujeron a la mitad.

Algunos sectores políticos afirman que el fenómeno de desindustrialización en Bogotá tiene que ver con la salida de la producción industrial hacia la sabana de la ciudad. Sin embargo, los datos no respaldan esta tesis. La participación de la producción industrial en Bogotá y Cundinamarca viene cayendo. No solo eso: igual que en Bogotá, la producción industrial ha caído en términos absolutos, es decir, entre 2015 y 2018 la producción industrial decreció 10.5% en valores constantes. Desindustrialización absoluta, incluso al incluir todo Cundinamarca.

Figura 3. Participación de la industria en Bogotá y Cundinamarca



Fuente: DANE.

2.4. La necesidad de la política industrial

La desindustrialización no es un fenómeno exclusivo de Colombia y Bogotá, es un fenómeno mundial en los países subdesarrollados. Por esa razón, han sido muchas las voces que desde la academia han afirmado que la política industrial, entendida en sentido amplio como la intervención del Estado en respaldo y fomento de la producción industrial, ha resurgido y se hace necesaria nuevamente (Rodrik, 2010; Wade, 2012; Stiglitz, Lin, & Monga, 2013). Ahora bien, la argumentación antes expuesta prueba que nunca debió abandonarse.

La política industrial refiere a todo tipo de medidas que afectan de una u otra manera el comportamiento de la industria (en sentido amplio). Sin embargo, desde su aparición en la literatura económica la política industrial ha hecho referencia a las medidas que afectan de forma especial a ciertas industrias o sectores, una política en tal sentido selectiva (Chang, 2010). La política industrial es entonces una política de fomento que pretende proteger sectores estratégicos para el desarrollo económico con el objetivo de hacerlos competitivos y convertirlos en motores de crecimiento y empleo. Chang (2010) recogió las principales medidas de política industrial concretas que han sido utilizadas en el pasado, muchas veces con éxito:

- 1) Subsidios y proteccionismo comercial.
- 2) Coordinación de inversiones complementarias.
- 3) Regulación a la entrada de nuevas firmas, para coordinación de inversiones.
- 4) Compras estatales y colusiones a través del Estado, para garantizar economías de escala.
- 5) Regulación en importaciones tecnológicas, como por ejemplo en acceso irrestricto a la tecnología importada.
- 6) Regulación a la Inversión Extranjera Directa (restricciones de entrada y propiedad, requerimientos de contenido local, requerimientos de transferencia tecnológica, etc.)
- 7) Formación y capacitación a los trabajadores, para firmas que superen un tamaño determinado.
- 8) Estado como capitalista y como inversionista en actividades riesgosas.
- 9) Promoción (subsidio) de exportaciones, a través de subsidios, acceso a créditos, etc.
- 10) Promoción (subsidio) a la importación de bienes de capital.

La necesidad de hacer uso de estas herramientas de política no solo se reconoce en ámbitos académicos, los industriales colombianos también vienen haciendo llamados recientes al gobierno para que contemple su uso. El jueves 11 de junio en medio de la crisis a causa del COVID-19, Bruce Mac Master, Presidente de la ANDI, gremio que agrupa a las empresas más grandes del país, presentó el decálogo de apoyo a la empresa nacional en el que resalta la necesidad de recuperar las políticas de desarrollo empresarial e industrial que se habían olvidado a razón de la afiliación del país a la doctrina de la apertura comercial (ANDI, 2020), el decálogo comprende las siguientes medidas:

- 1) Políticas de Desarrollo Sectorial y EMPRESARIAL
- 2) Programa de Compras Públicas
- 3) Campaña de impulso a las Compras Nacionales
- 4) Fortalecimiento de Encadenamientos Locales
- 5) Plan de Salvamento de Empresas
- 6) Liquidez y fortalecimiento Financiero
- 7) Defensa contra Prácticas Desleales de Comercio
- 8) Búsqueda de Nuevas Oportunidades
- 9) Crear Condiciones para Nuevas Inversiones Empresariales
- 10) Dinamización de Proyectos Existentes

El gremio más poderoso del país reconoce la necesidad de que el Estado intervenga y promueva el desarrollo productivo del país.

Si bien se tiene que las causas de la desindustrialización en el país y en la capital son todas del orden nacional (que responden y podrían cambiar ante decisiones del gobierno nacional), el gobierno distrital tiene un papel importante por jugar en la materia. No está dentro de sus decisiones la renegociación de los TLC, como debe hacerse para detener este preocupante fenómeno que deteriora las posibilidades de desarrollo del país, pero sí la posibilidad de establecer un fondo con recursos para el fomento de actividades industriales amenazadas de muerte y actividades industriales que permitan al aparato productivo ascender tecnológicamente.

2.5. Criterios para la selección de sectores estratégicos

La política industrial implica selectividad. En tal sentido, es fundamental determinar los criterios que hacen que un sector sea estratégico, merecedor de fomento estatal, por encima de otros. Según Hausmann y Klinger (2006), no todos los productos tienen un ingreso asociado igual, es decir, no todos los productos son igual de sofisticados, que es también la razón por la cual los países desarrollados producen cosas distintas a las que se producen en los países subdesarrollados. Ese es entonces el primer criterio de selección de sectores estratégicos, la sofisticación de los productos, que está estrechamente ligada al procesamiento de los productos y la absorción tecnológica de los mismos.

De igual forma, Hausmann y Klinger (2006) enfatizan la importancia que tienen los sectores industriales que producen bienes intermedios. Los bienes intermedios son aquellos que no son destinados al consumo final, sino que son utilizados para la producción de otros bienes como insumos en el proceso productivo. Al tratarse de bienes intermedios manufacturados, tienen también la característica de requerir productos menos sofisticados como insumos para su producción. En síntesis, los bienes intermedios manufacturados tienen encadenamientos hacia adelante y hacia atrás; los avances productivos de estos sectores industriales implican una mayor demanda para los bienes que se requieren como insumos (hacia atrás) y para los bienes que requieren de los productos de estos sectores como insumos (hacia adelante). El trabajo de Hoyos (2016) señala que el sector industrial más importante, con esta característica y de alta sofisticación, es la industria química.

Finalmente, el empleo debe ser un factor fundamental en la selección de sectores. Precisamente, Felipe *et al.* (2014) demostraron que la industrialización en empleo es mejor predictora de bienestar y desarrollo que la industrialización en producción, por lo que si los sectores industriales no generan mucho empleo no deberían ser sujetos de fomento estatal. Al ser el empleo un criterio fundamental, también se vuelve importante impedir que sectores industriales que otrora fueron prósperos en la economía y que emplearon una importante parte de la fuerza laboral desaparezcan. Tal es el ejemplo de las confecciones y los textiles, sectores intensivos en mano de obra.

3. FUNDAMENTOS NORMATIVOS DEL PROYECTO DE ACUERDO

Ese deber del Estado, según la Constitución, estimular el desarrollo empresarial, tal y como lo establece el artículo 333 de la carta magna.

“ARTICULO 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común.*

(...)

*La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial*².

El artículo 334 de la Constitución detalla más cuál es el papel que debe jugar el Estado en el desarrollo económico de país. Así pues, establece que el Estado dirigirá la economía, podrá intervenir en la producción de bienes con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes y también podrá intervenir para dar pleno empleo a los recursos humanos en la economía.

“ARTICULO 334. *La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.*

*El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones*³.

En atención a las normas constitucionales anteriores, el Acuerdo 257 de 2006, que dictó las normas sobre la estructura y la misión de las entidades distritales, creó el sector de desarrollo económico en la ciudad. El artículo 74 de la citada norma establece que el sector deberá generar condiciones para incrementar la capacidad de producción en Bogotá.

“ARTICULO 74. Misión del Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo. *El Sector Desarrollo Económico, Industria y Turismo tiene la misión de crear y promover condiciones que conduzcan a incrementar la capacidad de producción de bienes y servicios en Bogotá, de modo que se garantice un soporte material de las actividades económicas y laborales que permitan procesos productivos, de desarrollo de la iniciativa y de inclusión económica que hagan efectivos los derechos de las personas y viables el avance social y material del Distrito Capital y sus poblaciones, en el marco de la dinámica ciudad región*⁴.

Ese mismo Acuerdo Distrital estipuló las funciones de la Secretaría de Desarrollo Económico, entre las cuales determinó la de contribuir al desarrollo de los sectores productivos y la generación de empleo, entre otras. A continuación, se presentan las más relevantes para el tema en cuestión:

“ARTICULO 78. Naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico. *La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de políticas de desarrollo económico de las actividades comerciales, empresariales y de turismo del Distrito Capital,*

² Subrayas propias.

³ Subrayas propias.

⁴ Subrayas propias.

que conlleve a la creación o revitalización de empresas, y a la generación de empleo y de nuevos ingresos para los ciudadanos y ciudadanas en el Distrito Capital.

Además de las atribuciones generales establecidas en el presente Acuerdo para las secretarías, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico tiene las siguientes funciones básicas:

- a. Formular, orientar y coordinar las políticas, planes, programas y proyectos en materia de desarrollo económico y social de Bogotá relacionados con el desarrollo de los sectores productivos de bienes y servicios en un marco de competitividad y de integración creciente de la actividad económica.
- b. Liderar la política de competitividad regional, la internacionalización de las actividades económicas, las relaciones estratégicas entre los sectores público y privado y la asociatividad de las distintas unidades productivas.
- c. Formular, orientar y coordinar las políticas para la generación de empleo digno e ingresos justos, y estímulo y apoyo al emprendimiento económico y al desarrollo de competencias laborales. En este sentido, participará en la elaboración y ejecución de la política de generación de empleo y la competitividad de las personas discapacitadas. (...)⁵.

Por último, en el Acuerdo 761 de 2020 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 *Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*”, en su Programa 25, la Administración Distrital se compromete a formular una política de fomento a la industria manufacturera:

CAPÍTULO IV. DEFINICIÓN DE PROGRAMAS Y CUMPLIMIENTO DE ODS. Artículo 15. Definición de Programas. (...) Programa 25. Bogotá región productiva y competitiva. (...) Se formulará una política de fomento a la industria manufacturera que contenga incentivos para implementar programas de empleabilidad con enfoque diferencia y de género, compras públicas para las mipymes, líneas de financiación blandas para la inversión productiva, subsidios a las exportaciones y programas de inversionistas ángeles. (...)⁶.

La política pública de fomento distrital a la industria bogotana es entonces una de las herramientas concretas para materializar el objetivo constitucional del Estado de intervenir en la economía, en la producción, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población. Asimismo, es un mecanismo por medio del cual se busca que el sector de desarrollo económico del distrito y su entidad rectora la Secretaría de Desarrollo Económico cumplan las funciones para las cuales fueron creados.

4. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

El artículo 313 de la Constitución Política establece las funciones de los concejos distritales y municipales y en su numeral primero señala lo siguiente:

“ARTICULO 313. *Corresponde a los concejos:*

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas⁷.

⁵ Subrayas propias.

⁶ Subrayas propias

⁷ Subrayas propias

Esta política pública que se propone es un programa de desarrollo económico para la ciudad capital, por tanto, corresponde al Concejo su adopción, su aprobación.

Por su parte, el Estatuto Orgánico de Bogotá, Decreto Ley 1421 de 1993, establece de forma precisa quiénes pueden proponer un proyecto de acuerdo como este, entre los que se reconoce a los concejales como aptos para ello.

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

Finalmente, el Acuerdo 348 de 2008 establece que el Concejo tendrá tres comisiones permanentes, entre las que se encuentra la comisión tercera permanente de Hacienda y Crédito Público. El artículo 36 establece claramente los temas sobre los cuales esta comisión ejerce la función normativa.

“ARTÍCULO 36. Comisión tercera permanente de Hacienda y Crédito Público.

Es la encargada de ejercer la función normativa y de control político al cumplimiento de los objetivos misionales de los sectores de hacienda, desarrollo económico, industria y turismo, en la estructura de la Administración Pública Distrital y en especial sobre los siguientes asuntos:

- 1. Plan Anual de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversiones del Distrito Capital.*
 - 2. Creación, reforma o eliminación de contribuciones, impuestos, sobretasas, exenciones tributarias, peajes, multas, Sistema de Retención y anticipos en el Distrito Capital.*
 - 3. Normatividad de presupuesto y hacienda pública del Distrito Capital.*
 - 4. Organización y gestión de la Contraloría Distrital.*
 - 5. Desarrollo económico y turístico.*
- (...)”⁸.*

Así pues, queda demostrado que el Concejo es competente para presentar Proyectos de Acuerdo sobre desarrollo económico en la Comisión de Hacienda, entre los que se encuentra recogida esta política pública de fomento a la industria bogotana.

5. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003, establece lo siguiente:

“Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

⁸ Subrayas propias.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

De acuerdo con lo anterior, se establece que la creación de la política pública de fomento distrital a la industria bogotana no tiene impacto fiscal, pues el objeto del presente proyecto de acuerdo es meramente el establecimiento de los lineamientos a partir de los cuales la política pública se estructure.

Ahora bien, la implementación de esta política pública generará a mediano y largo plazo el aumento de la productividad de la industria manufacturera y, mediante los encadenamientos productivos que la caracterizan, de la ciudad. De esta manera, la política pública debe entenderse frente a un escenario de mayor recaudo de ingresos vía PIB e impuestos.

BIBLIOGRAFÍA

ANDI. (2020). *Decálogo de #ApoyoLaEmpresaNacional*. Obtenido de sitio web de la ANDI: <http://www.andi.com.co/Home/Noticia/15731-la-andi-presento-decalogo-para-favorece>

Chang, H.-J. (2010). Industrial Policy: can we go beyond an unproductive confrontation? *Turkish Economic Association*.

Clavijo, S., Vera, A., & Fandiño, A. (2012). *La desindustrialización en Colombia: análisis cuantitativo de sus determinantes*. Bogotá, Colombia: ANIF.

Felipe, J., Mehta, A., & Rhee, C. (2014). Manufacturing matters... But it's jobs that count. *ADB Economics, Working Paper Series* (420).

Haraguchi, N., Fang, C., & Smeets, E. (2017). The Importance of Manufacturing in Economic Development: Has This Changed? *World Development*, 93, 293-315.

Hausmann, R., & Klinger, B. (2006). Structural Transformation and Patterns of Comparative Advantage in the Product Space. *Working Paper Series, Harvard University, John F. Kennedy School of Government*.

Hoyos, M. (2016). Política industrial para Colombia: ¿el fin del Consenso de Washington? *Repositorio de la Universidad de Los Andes*. Obtenido de <https://documentodegrado.uniandes.edu.co/documentos/9620.pdf>

Ocampo, J. A., & Martínez, A. (2011). *Hacia una Política Industrial de nueva generación en Colombia*. Bogotá, Colombia: Coalición para la promoción de la industria colombiana.

Rodrik, D. (12 de Abril de 2010). *The Return of Industrial Policy*. Obtenido de sitio web de Project Syndicate: <http://www.project-syndicate.org/commentary/the-return-of-industrial-policy>

Rodrik, D. (2013a). The Past, Present and Future of Economic Growth. *Global Citizen Foundation*.

Rodrik, D. (2013b). Unconditional Convergence in Manufacturing. *The Quarterly Journal of Economics*, 128, 165-204.

Rodrik, D. (2015b). Premature Deindustrialization. *IAS Economics Working Papers*.

Rowthorn, R. (1997). Deindustrialization: Causes and Implications. *IMF Working Paper*.

Stiglitz, J. E., Lin, J., & Monga, C. (2013). The Rejuvenation of Industrial Policy. *Policy Research Working Paper, The World Bank*.

Wade, R. (2012). The Return of Industrial Policy. *International Review of Applied Economics*, 223-239.

Firmas

Autores:

MANUEL J. SARMIENTO ARGÜELLO

Concejal

ÁLVARO ARGOTE MUÑOZ

Concejal

Coautores:

DIEGO LASERNA

Concejal

JULIÁN ESPINOSA

Concejal

CELIO NIEVES HERRERA

Concejal

DIEGO CANCINO

Concejal

MARTÍN RIVERA

Concejal

PROYECTO DE ACUERDO N° 386 DE 2020**PRIMER DEBATE****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.****ACUERDA:****“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE FOMENTO A LA INDUSTRIA MANUFACTURERA BOGOTANA”**

Artículo 1°: Objeto. El presente Acuerdo tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación de la Política Pública de Fomento a la Industria Bogotana, con el fin promover el desarrollo económico de la ciudad y la sofisticación del aparato productivo bogotano.

Artículo 2°: Objetivos de la política. La Política Pública de Fomento a la Industria Bogotana tendrá como objetivos generales el crecimiento económico con tasas altas y estables, y como objetivos particulares la reindustrialización de Bogotá y la región metropolitana, la generación de empleo manufacturero formal y bien remunerado, el aumento en la complejidad tecnológica de la canasta de producción de la ciudad, el mejoramiento de las condiciones económicas de las Mipymes de la ciudad, la sostenibilidad ambiental, la innovación y el otorgamiento de herramientas de apoyo.

Parágrafo. Los objetivos generales y específicos de este Acuerdo no podrán ser contrarios a los objetivos en materia de disminución en la contaminación ambiental. La política de desarrollo industrial debe ser sostenible ambientalmente.

Artículo 3°: Herramientas de la política. Las herramientas por medio de las cuales el Distrito fomentará la industria bogotana, en los sectores que sean declarados estratégicos para el desarrollo económico y productivo, son:

1. Créditos blandos: política de créditos de fomento para inversión productiva con tasas de interés más bajas a las del mercado.
2. Compras públicas distritales: políticas para que las compras públicas de las entidades de los niveles central y descentralizado favorezcan la provisión con bienes manufacturados en Bogotá.
3. Revisión de la carga tributaria distrital: se concederán beneficios tributarios en materia de predial e ICA.
4. Subsidios a las exportaciones: rentas económicas que aumenten la exportación de bienes de forma considerable.
5. Disminución efectiva del costo de energía.
6. Créditos verdes: política de créditos de fomento para inversión productiva y modelos de producción verdes con tasas de interés más bajas a las del mercado.

Parágrafo. Las herramientas que podrán utilizarse en el marco de la Política Pública no se circunscribirán exclusivamente a las mencionadas en el presente acuerdo. La Secretaría de Desarrollo Económico, en reglamentación de este Acuerdo, podrá plantear el uso de herramientas adicionales para el fomento de los sectores industriales estratégicos.

Artículo 4°: Definición de sectores estratégicos. Los sectores industriales estratégicos que serán beneficiados con esta política de fomento serán aquellos que:

- a) brinden mejores perspectivas en generación de empleo,
- b) tengan más encadenamientos productivos hacia atrás y hacia adelante, y
- c) sean más complejos y de mayor absorción tecnológica.

Artículo 5°: Creación del Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento Distrital a la Industria. La Secretaría de Desarrollo Económico, en desarrollo de la política pública de fomento a la industria bogotana, creará el Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento a la Industria Bogotana que tendrá como objetivo principal discutir, revisar y actualizar las herramientas y medidas que se adelanten en el marco de esta Política, teniendo en cuenta factores macroeconómicos.

Parágrafo: El Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento Distrital a la Industria, en cabeza del Alcalde o Alcaldesa o de la Secretaria o Secretario de Desarrollo Económico, presentará informe semestral al Concejo de Bogotá con los resultados de la implementación de la política pública y los principales indicadores económicos.

Artículo 6°: Composición del Consejo Consultivo de la Política. El Consejo Consultivo estará compuesto de la siguiente forma:

- Alcalde o Alcaldesa Mayor de Bogotá o su delegado (a)
- Secretaria o Secretario de despacho de la Secretaría de Desarrollo Económico
- Secretario o Secretaria de despacho de la Secretaría de Hacienda
- Dos (2) representantes de los trabajadores industriales del Distrito
- Dos (2) representantes de la academia
- Un (1) representantes de la ACOPI Seccional Bogotá - Cundinamarca.
- Un (1) representantes de la ANDI Seccional Bogotá.

Parágrafo 1: La Secretaría de Desarrollo Económico reglamentará la forma de elección de los representantes, el periodo de tiempo por el que serán elegidos y el reglamento de funcionamiento, bajo criterios democráticos y de representatividad.

Parágrafo 2: El Alcalde o Alcaldesa Mayor de la Ciudad presidirá el Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento Distrital a la Industria. En caso de no ser posible, la Secretaria de Desarrollo Económico asumirá dicha función.

Artículo 7°: Convocatoria del Consejo Consultivo de la Política. El Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento Distrital a la Industria será convocado por la Secretaría de Desarrollo Económico como mínimo cuatro veces en el año.

Artículo 8°: Deberes de los beneficiarios. Se establecerán indicadores de desempeño y metas concretas de aumentos en materia de productividad, exportaciones y empleo en los sectores productivos de la Capital que sean beneficiarios de la Política Pública de Fomento.

Parágrafo. La continuidad de los apoyos será evaluada por el Consejo Consultivo, quien tendrá en cuenta el avance en el cumplimiento de los indicadores de desempeño y metas y los factores de

macroeconomía. El Consejo Consultivo presentará el resultado de su evaluación a la Secretaría de Desarrollo Económico.

Artículo 9°: Implementación y ejecutoria. La reglamentación de este acuerdo y toda su implementación estarán a cargo de la Secretaría de Desarrollo Económico, y toda ejecutoria estará precedida por el diálogo con los gremios de industriales bogotanos y el Consejo Consultivo de la Política Pública de Fomento Distrital a la Industria.

Artículo 10°: Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO N° 387 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LAS EMPRESAS PRIVADAS, BUSCANDO EVITAR Y REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y LA CONGESTIÓN EN BOGOTÁ”.

1. OBJETO DEL PROYECTO.

El presente proyecto tiene como objeto plantear soluciones efectivas y así mismo lograr un buen uso a la bicicleta para promover en las empresas privadas este modo como un medio de transporte; saludable, económico, eficiente y amigable con el medio ambiente. De esta forma, se busca reducir los niveles de contaminación que afectan a la ciudad, bajar los niveles de aglomeración que tiene hoy el transporte público, entre otras. Este proyecto nos ofrece herramientas para enfrentar y sobre llevar la nueva realidad.

2. DESCRIPCION DE PROYECTO.

Hoy en día, una de las mayores problemáticas que se presentan en el planeta tierra es el calentamiento global, en conjunto con la contaminación ambiental, como también los escases de recursos por la que están pasando los ciudadanos. A lo anterior, esto le sumamos el hecho de invertir todos los días en un medio de transporte. Por ende, es importante buscar otras estrategias de transporte para todos y todas. Por la actual contingencia por la que atraviesa el país, debemos buscar soluciones que nos ayuden a sobre llevar todas estas problemáticas al mismo tiempo.

Una buena solución para bajar, mas no finiquitar la contaminación ambiental; es la bicicleta, un medio de transporte amigable con el medio ambiente, económico, saludable y cómodo. Así que debemos incentivar este transporte en las empresas tanto públicas como privadas y de esta manera lograremos bajar los niveles de contaminación capitalina. Para lograr que los trabajadores obtén por el uso de la bicicleta es indispensable que reciban beneficios y estímulos por parte de sus empresas, ese es el punto central del presente proyecto.

3. ANTECEDENTES:

El presente proyecto no ha sido presentado anteriormente ya que es una iniciativa propia y originada por los cabildantes estudiantiles distritales en el año 2020.

Los cabildantes autores se relacionan a continuación:

Laura Vanessa Alarcón Gómez

Kennedy

Instituto San Ricardo Pampuri

Daniela Valentina Hernández Duarte

Puente Aranda

Instituto Cemoden

4. JUSTIFICACION:

Anteriormente frente al honorable concejo de Bogotá se han presentado proyectos como:

- Crear consejos locales de bicicleta (ya están siendo utilizados)
- Ampliar los corredores viales de bicicletas
- Programa escuela de bicicleta (actualmente se encuentra suspendido)
- Reacondicionar los bici-carriles
- Ampliar los bici-parqueaderos
- Al trabajo en bici

El proyecto en el cual nos podemos apoyar es “al trabajo en bici”, puesto que fue un plan piloto que se desarrolló por parte de la Alcaldía de Bogotá el cual consistía en que más trabajadores usaran la bicicleta como medio de transporte de ida al trabajo y regreso a la casa, entre ellos, había más que todo mujeres y de esta manera lograr que las ellas tengan más confianza al momento de usar la bici como medio de transporte

Razón por la cual Bogotá tiene altos niveles de contaminación

En el 2018 según la cadena de radio FM y de acuerdo con la OMS (Organización Mundial de la Salud); Colombia ocupaba en el 2018 el segundo puesto en Latinoamérica como uno de los países más contaminados, Bogotá registraba un valor de 15PM_{2.5} de exposición (cantidad de esmog que produce).

Uno de los mayores agentes contaminantes definitivamente son los vehículos Diésel los cuales contaminan el aire PM_{2,5} (Material Particulado), aparte de esto, los pasajeros que van en este medio de transporte están expuestos a inhalar altos niveles de material particulado, ocasionándoles así problemas respiratorios, hasta cáncer en los pulmones.

El estudio realizado y el cual estamos tomando como ejemplo consistió en implementar una tecnología para simular la dispersión del PM_{2,5} en estos vehículos, conocida como Dinámica de Fluidos Computacional (CFD), que permitió evaluar los contaminantes que estaban dentro y fuera de los buses. "Duramos más de 30 horas recorriendo los tramos y evidenciamos que en la parte de atrás de los articulados se presenta en un 35 por ciento mayor contaminación, a diferencia de la parte delantera que genera solo un diez por ciento", explicó Guevara, investigador de la UN, además agregó: "Tomamos como referencia la emisión del tubo de escape para ver cómo se comportaban los gases con el entorno de adentro y afuera del bus".

Asimismo, el estudio manifestó que la concentración promedio de las partículas supera la norma dada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) que es de 10 microgramos por metro cúbico. Mientras que; en la troncal calle 26 fue de 54 microgramos por metro cúbico y en la Calle 80 fue de 214 microgramos por metro cúbico.

Frente al tema del estudio publicado por la Universidad Nacional, Transmilenio informó que, en la administración anterior, no se llevó a cabo el proceso de licitación para evitar que los buses viejos de las fases I y II, se movilizaran por las calles de la capital. "La flota de Transmilenio debió ser renovada hace 7 años, por esta razón los buses hoy tienen un recorrido que supera el millón de kilómetros", expresaron funcionarios de la entidad.

Según la entidad, con la llegada de los nuevos buses serán mínimo 15,8 toneladas menos de material particulado anual. Al pasar de Euro II a Euro V, la reducción de contaminantes por bus será al menos del 95 por ciento y tendrán un filtro que capturen como mínimo el 75 por ciento de material particulado. Lamentablemente el hecho de que el transporte público que tenemos hoy en día no produzca tanto material particulado, no será suficiente para disminuir la contaminación en el medio ambiente, ya que no solo Transmilenio es un agente contaminante en la ciudad, también los carros particulares, camiones de carga entre otros.

Con el uso adecuado de las bicicletas en las empresas se logrará ayudar a la ciudad a disminuir un poco el alto grado de contaminación que estamos viviendo hoy en día, y de esta manera lograr complementar el proyecto “al trabajo en bici”.

Beneficios de la bicicleta como medio de transporte en la salud

Según la OMS (organización mundial de la salud) la cual se ha pronunciado con respecto al uso de la bicicleta y la considerado como una de las mejores maneras de transporte hoy en día. Puesto que beneficia a la salud en diversos aspectos; como ayudar al correcto funcionamiento del sistema cardiovascular, ya que, según estudio realizado, afirma que el uso de la bicicleta reduce en un 50% la posibilidad de sufrir de un infarto, protege las articulaciones, combate el dolor de espalda, apoya el sistema inmunológico como también ayuda a dormir mejor; entre otros beneficios más.

Hoy día estamos en una época donde las personas se empiezan a preocupar más por estado físico, por lucir bien y a esto se le ha denominado siglo "Fitness", dicho lo anterior, diversas personas ya han empezado a asistir al trabajo en medios de transporte que beneficien su salud física y apoyen su estilo de vida; diferentes a usar el transporte público o carros particulares, debido a que la bicicleta ira fortaleciendo sus músculos y mejorara la capacidad pulmonar, por este motivo la mayoría de personas prefieren asistir al trabajo en bicicleta dejando de un lado la inseguridad por la que está pasando nuestra ciudad.



Ilustración 1. Encuesta realizada por la secretaria de movilidad y la alcaldía de Bogotá.

Según la encuesta realizada por la secretaria de movilidad, podemos observar que los viajes diarios en bicicleta en la ciudad de Bogotá son de 880K, tengamos en cuenta que en promedio hay 2010 bicicletas por cada 100 habitantes en Bogotá.

Las mujeres como población más vulnerable en el medio de transporte público

Día a día las vemos en las noticias como las mujeres son vulneradas con actos desagradables como el acoso en el transporte público, y por este motivo ya están tomando la decisión de transportarse por medio de la bicicleta ya que les parece un medio menos peligroso.

A continuación, vemos una encuesta donde se evidencia que las mujeres son las que más realizan viajes, teniendo una cifra de 6,9M en el 2019 la cual año tras año se ha ido incrementando.

VIAJES DIARIOS EN BOGOTÁ DE ALGUNOS SEGMENTOS DE LA POBLACIÓN

Personas con
movilidad reducida

1,2 M

Viajes diarios **TOTALES** en Bogotá

Viajes de
mujeres

6,9 M

Viajes diarios **totales** en Bogotá

Viajes de niñas,
niños y adolescentes

2,0 M

Viajes diarios **totales** en Bogotá

Uso de
aplicaciones

785 K

Viajes reportaron el uso de aplicaciones
en la planeación de su viaje

Alcaldía de Bogotá

Ilustración 2. Viajes diarios en Bogotá

La ciudadanía cada día se está concientizando más sobre el daño tan grande que le estamos haciendo al medio ambiente. Hoy en día hay muchos medios de transporte como carros particulares, motos, transporte público, y hay otros medios más sostenibles para el medio ambiente como lo son bicicleta, patines o patineta, así que a continuación veremos los siguientes porcentajes que sustentaran esta tesis,

67%

DE LOS VIAJES SE REALIZAN
EN MODOS SOSTENIBLES

37%

EN TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO Y MASIVO

30%

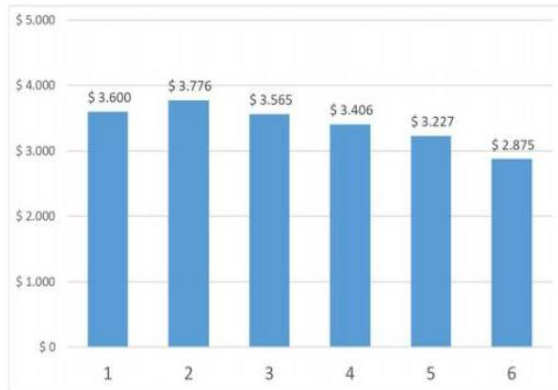
EN BICICLETA Y A PIE

Alcaldía de Bogotá

Ilustración 3 Ahorro a largo plazo

El transporte público año tras año ha ido incrementando su valor y lastimosamente los más afectados son la población de bajos recursos, por este motivo día a día buscan un medio de transporte más amigable con el bolsillo. Así que, en la siguiente grafica veremos cómo se va incrementando el valor del transporte.

COSTOS POR VIAJE EN TRANSPORTE PÚBLICO



* Incluye SITP zonal, SITP provisional, TransMilenio, intermunicipal, alimentador y cable.

De acuerdo a las respuestas de las personas encuestadas, **los viajes en transporte público son más costosos para las personas de estratos bajos** debido a que incluyen el costo asociado a viajes más largos con etapas de alimentación y última milla.

Alcaldía de Bogotá

Ilustración 4. Costo de viaje en transporte público

Con el uso continuo de la bicicleta día a día se ahorrarían alrededor de 780.000 pesos colombiano anuales por persona, de esta manera este ahorro sería a largo plazo en donde cada persona lo podrá aprovechar a su gusto.

Cambiar la forma en que nos movilizamos

En el plan distrital de desarrollo 2020-2024 hay un punto muy específico sobre adaptarnos y mitigar el cambio climático, para esto es de suma importancia cambiar la forma en la que nos movilizamos, donde podemos hacer cosas como: caminar o montar en bicicleta.

Importancia del uso de la bicicleta en pandemia (Covid-19)

Finalmente, destacaremos un punto importante hoy en día; como sabemos, estamos pasando por una contingencia denominada (Covid-19) en donde cuidarnos es importante, y algunos lineamientos de la alcaldía fueron, el uso constante del tapabocas en conjunto con un distanciamiento de mínimo 2 metros de persona a persona, debido a la gran población de Bogotá, este distanciamiento en el transporte público es muy complejo, por lo cual para facilitar estas distancias la bicicleta es una buena alternativa.

Apoyándonos en los argumentos de la alcaldía que aconseja el uso de la bicicleta para descongestionar el transporte público, debido a que la capacidad máxima del mismo en estos tiempos debe ser del 50% de ocupación, el otro 50% de la población tiene como una de sus opciones movilizarse en bicicleta, de esta manera se hace necesario obtener una alianza entre ciudadanía y empresas, para lograr promover el uso de la bicicleta.

Las personas que más usan el transporte público son de estratos 1, 2, 3 y 4 y en esta población encontramos que la gran mayoría trabajan en empresas desempeñando diferentes labores, si logramos crear alianzas entre ciudadanía, alcaldía y empresas alrededor del uso de la bicicleta y con base en el programa “al trabajo en bici” el transporte público se descongestionaría en un porcentaje apreciable.

5. MARCO JURIDICO

El presente proyecto de acuerdo se sustentará teniendo en cuenta la siguiente normatividad.

5.1 CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA

Artículo 52. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará las organizaciones deportivas, cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

Artículo 57. La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

5.2. LEYES

Ley 1811 - 21 octubre de 2016

“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”.

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

LEY 769 DE 2002 (6 de julio)

“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, Motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia, no mayor de un metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el ministerio de transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

5.3. ACUERDOS DISTRITALES

ACUERDO 019 DE 1996(Septiembre 9)

“Reglamentado parcialmente por el Decreto Distrital 417 de 2006. Por el cual se adopta el Estatuto General de Protección Ambiental del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá y se dictan normas básicas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente”

Artículo 1º.- Objeto. El presente estatuto propenderá por el mejoramiento de la calidad del medio ambiente y los recursos naturales como mecanismo para mejorar la calidad de la vida urbana y rural y satisfacer las necesidades de los actuales y futuros habitantes del Distrito Capital.

Artículo 3º.- De los Objetivos de la Política y la Gestión Ambientales. Es función pública de las autoridades distritales estimular, crear y mantener condiciones que contribuyan a la armonía entre el hombre y su entorno. La gestión ambiental distrital debe:

1. Lograr la consolidación de un entorno urbano y rural seguro, saludable y estéticamente placentero.
2. Prevenir, mitigar y compensar los posibles impactos ambientales y sociales causados por el uso y el aprovechamiento del medio ambiente y los recursos naturales.
4. Estimular la adopción y el desarrollo de tecnologías productivas ambientales sanas.

Programa ‘Al Trabajo en bici’ (Acuerdo 660 de 2016)

Este programa institucional fue creado en virtud del Acuerdo 660 de 2016 del Concejo de Bogotá. Promueve el uso de la bicicleta en las entidades públicas del Distrito, fomenta jornadas y actividades institucionales para promover este medio de transporte y establece estímulos para incentivar los viajes al trabajo en bici.

Programa ‘Parquea Tu Bici’ (Acuerdo 668 de 2017)

La Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla el programa ‘Parquea Tu Bici’ con acciones pedagógicas e informativas dirigidas al cumplimiento de las obligaciones legales que recaen sobre los estacionamientos públicos y privados, en materia de parqueaderos para bicicletas.

Programa ‘PIMS’ (Acuerdo 663 de 2017)

Para fortalecer este programa, el Alcalde Mayor de Bogotá firmó el Decreto 037 del 7 de febrero de 2019, el cual obliga a todas las entidades distritales a formular e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS). El mismo Decreto, invita a las entidades públicas del Gobierno Nacional y a las empresas privadas a formular sus PIMS de manera voluntaria.

Programa de ‘Eco-conducción’ (Acuerdo 689 de 2017)

La Secretaría Distrital de Movilidad, en cumplimiento del Acuerdo 689 de 2017, desarrolló el contenido pedagógico en temas de Eco-conducción que se imparte en las capacitaciones ofrecidas a los conductores con el fin de lograr un cambio en sus hábitos y fomentar buenas prácticas que permitan reducir el impacto ambiental y el riesgo vial generados por la conducción.

6. COMPETENCIAS

La competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para aprobar esta iniciativa se sustenta jurídicamente en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, que establece:

(...) DECRETO 1421 DE 1993 – ESTATUTO ORGÁNICO DE BOGOTÁ

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

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

7. IMPACTO FISCAL

Ley 819 de 2003 Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Teniendo en cuenta lo anterior, este proyecto no presenta impacto fiscal al Distrito porque los lineamientos presentados en el artículo, no implica nuevos ni mayores gastos para la Administración Distrital.

REFERENCIAS:

Alcaldía mayor de Bogotá

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/secretar%C3%ADa_distrital_de_movilidad_cumple_con_los_a_cuerdos_del_concejo

Bogota.gov

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/asi-se-desarrollo-el-plan-piloto-de-al-trabajo-en-bici>

Cordialmente,

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M.

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ

Concejala de Bogotá
Vocero Partido Alianza Verde

H.C. ANDREA PADILLA VILLARRAGA

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R.

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. DIEGO ANDRES CANCINO

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARTÍN RIVERA ALZATE

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRÉS DARÍO ONZAGA

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUIS CARLOS LEAL

Concejala de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANA TERESA BERNAL M.

Concejala de Bogotá
Coalición Colombia Humana

H.C. MARÍA SUSANA MUHAMAND G.

Concejala de Bogotá
Coalición Colombia Humana

H.C. MARIA VICTORIA VARGAS S.

Concejala de Bogotá
Coalición Colombia Humana

H.C. MARISOL GÓMEZ GIRALDO

Concejala de Bogotá
Bogotá para la Gente

H.C. CARLOS FERNANDO GALÁN P.

Concejala de Bogotá
Bogotá para la Gente

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMIN M.

Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

H.C. MANUEL JOSÉ SARMIENTO A.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES H.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. ÁLVARO JOSÉ ARGOTE M.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. CARLOS ALBERTO CARRILLO A.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO M. Concejal de

Concejal de Bogotá
Centro Democrático

PROYECTO DE ACUERDO N° 387 DE 2020**PRIMER DEBATE**

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA INCENTIVAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN LAS EMPRESAS PRIVADAS, BUSCANDO EVITAR Y REDUCIR LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y LA CONGESTIÓN EN BOGOTÁ”.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial, de las que le confieren el numeral 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

Artículo 1: La administración distrital propenderá acciones para sensibilizar a las empresas privadas a dar los beneficios estipulados en la ley 1811 de 2016, para así estimular el uso de la bicicleta entre sus trabajadores.

Artículo 2: Las empresas que incentiven el uso de la bicicleta entre sus trabajadores se les otorgará un sello ambiental, el cual los reconocerá como empresas amigables con el medio ambiente, y para ello deberán cumplir con los siguientes parámetros.

El sello se categorizará como bronce, plata y oro, los cuales se obtendrán dependiendo del número de parámetros que cumpla la empresa que como mínimo serán los planteados a continuación:.

Parámetros:

1. Tener un 10% de ciclo parqueaderos con respecto a su cantidad de empleados, los cuales serán implementados en los parqueaderos automovilísticos.
2. La existencia de baños para uso exclusivo de los trabajadores de la empresa, que cuenten con condiciones mínimas para asearse como la existencia de ducha, de esta forma los empleados podrán iniciar su jornada laboral en óptimas condiciones.
3. Convenios con parqueaderos circundantes para ampliar el número de biciparqaderos.
4. Incentivo de uso para sus empleados, los cuales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado al trabajo en bicicleta, como estipula la ley 1811 de 2016.

Artículo 3: la Administración Distrital buscará que se conviertan en permanentes la mayor cantidad de bicicarriles habilitados durante la pandemia del Covid-19, de acuerdo a las condiciones de movilidad de cada corredor vial. De esta manera los ciclistas tendrán mayores posibilidades de movilización, como también un mayor distanciamiento social cumpliendo con las normas impuestas por el distrito.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá a los _____ días del mes de _____ de dos mil veinte (2020)

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS ECOSISTÉMICOS DEL RECURSO HÍDRICO DEL PÁRAMO DE SUMAPAZ”.

1. OBJETO DEL PROYECTO

La presente iniciativa tiene por objeto establecer los lineamientos para que la Administración Distrital implemente la valoración ambiental del recurso hídrico del páramo de Sumapaz para el Distrito Capital, como parte de las estrategias encaminadas a su conservación.

2. ANTECEDENTES

Este proyecto de acuerdo no ha sido presentado anteriormente. Es una iniciativa propia y originada por los cabildantes estudiantiles distritales en el año 2020.

3. JUSTIFICACIÓN

3.1. Importancia del agua del páramo de Sumapaz

Millones de años atrás cuando los Andes alcanzaban grandes altitudes, y las glaciaciones se reducían drásticamente las temperaturas, nacieron en lo alto de estas montañas los páramos.

El páramo de Sumapaz cuenta con 333.419 hectáreas. De norte a sur se extiende por los departamentos de Cundinamarca, Meta y Huila; pasa por 24 municipios, un Parque Nacional Natural y conforma la mayor parte de la ruralidad de Bogotá, la capital de Colombia. Esta área es ocho veces más grande que la ciudad de Medellín y es considerado el páramo más grande del planeta.

Es el hogar de miles de frailejones y de vegetación fundamental para la regulación y la captura del líquido más preciado, el agua. El primordial recurso para la vida fluye libremente por cada rincón de este frágil territorio. Sin embargo, este es un lugar cuyos suelos están siendo envenenados y su vegetación está siendo destruida, es un lugar que se seca y que es mutilado lentamente; este es el gran páramo de Sumapaz.

Sumapaz actúa como una enorme esponja que captura y regula el agua. La lluvia es constante, pero lenta, lo que permite que las vellosidades de las plantas capturen y acumulen gota a gota el preciado líquido de manera regular. Las grandes cantidades de neblina que viajan por el territorio y que son atrapadas por la vegetación son también fuentes de agua. En el páramo se han identificado cuatro especies únicas de frailejones, plantas claves en la captura del recurso hídrico. En los pies de estas exóticas plantas se encuentra otro elemento fundamental en dicho proceso, el suelo. Este actúa como un gigantesco tapete, compuesto por musgos que pueden absorber hasta cuarenta veces su peso en agua. El líquido acumulado es almacenado en embalses, en 120 lagunas y humedales en el suelo y en las turberas, un tipo de humedal que forma especies de colchones que retienen el agua para luego liberarla regularmente, alimentando así cuencas que desembocan en grandes ríos. Este proceso da origen a la vertiente oriental Meta, Guaviare, Orinoco y a la vertiente occidental rumbo al río Magdalena. Así,

abastece de agua a más de 15 millones de colombianos.⁹ Lamentablemente, en el 2015, tres millones de colombianos en zonas rurales no tuvieron acceso a agua potable.

Pero el páramo de Sumapaz no es solamente una enorme fábrica de agua, sino que también actúa como sumidero de dióxido de carbono (CO₂). Al no ser un ecosistema en donde primen los árboles, el páramo retiene el dióxido de carbono en su suelo. Las turberas tienen la capacidad de capturar 10 veces más CO₂ que los bosques tropicales.

En Sumapaz también habitan familias campesinas que practican la agricultura y la ganadería como su única fuente de sustento. Cuando estas actividades son llevadas a gran escala se destruye lentamente el páramo. El delicado suelo del páramo es poco fértil, para cultivarlo debe ser preparado y una manera de hacerlo es utilizando químicos y fertilizantes que lo hacen productivo para poder sembrar. Esto contamina el agua que corre lentamente por el ecosistema. Cuando los cultivos son a gran escala la vegetación en el suelo ya no se desarrolla y pierde su diversidad y capacidad para capturar agua y carbono.

En el 2009 se estimaba que más de 45 mil hectáreas del páramo tenían cultivos, pastos para ganadería o vegetación secundaria. El entorno del páramo representa el 9 % de la producción nacional de papa lo que en el 2013 equivalía a 263 mil toneladas comercializadas en pequeños y grandes mercados como Corabastos en Bogotá principal receptor de producto.

En el negocio de la producción lechera una pequeña parte se dirige al auto consumo, pero la mayoría se destina a empresas de renombre nacional. Este negocio tiene un precio muy alto para el páramo, el pisoteo de las vacas compacta el suelo y perturba la retención de agua; y se hacen quemas para obtener rebrotes que puedan consumir estos semovientes. Todo esto destruye la vegetación y el suelo, el cual nunca vuelve hacer el mismo. Espacios que antes eran grandes campos de frailejones hoy son ocupados por ovejas, vacas y caballos y el páramo es mutilado lentamente por la mano del hombre.

Se cree que para el 2030 el 56 % de los páramos puede desaparecer lo que significa la pérdida de biodiversidad, del paisaje y del agua una gran pérdida para el mundo.

Por lo anterior, la ciudadanía se ha unido en organizaciones que buscan proteger el territorio y el agua. Se han creado en grupos que discuten sobre su bienestar social y ambiental, y se educan políticamente con iniciativas que tienen un impacto positivo en el territorio.

Por eso, es importante hacer una valoración ambiental de los servicios ecosistémicos del páramo de Sumapaz. Esta valoración ambiental puede ofrecer información relevante para la gestión de la demanda los de bienes y servicios que ofrece el páramo y para una mejor distribución de sus usos. La gestión de los recursos del páramo exige decisiones que busquen la eficiencia económica, la igualdad social y la sostenibilidad ecológica.

Volver al páramo es volver a nuestras raíces, es tener el privilegio de salir de nuestro mundo de cemento y conectarnos con la vida en su máximo esplendor. Salvar al páramo más grande del mundo es sin duda salvar la vida misma.

Por su parte la Constitución Política de Colombia en su artículo 80 estableció que *“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su*

⁹ Brigitte Morris, Sumapaz, un documental de Brigitte Morris [recurso electrónico]. Bogotá: Brigitte Morris .2018. consultado el 25/08/20 en: <https://youtu.be/qoHUr6OBZK0>.

conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados”

El artículo primero de la Ley 99 de 1993 determinó como principios generales de la política ambiental colombiana, entre otros, el de fomentar la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

3.2. Por qué es importante hacer una valoración ambiental

Todos los ecosistemas naturales suministran servicios económicamente valiosos. Ejemplo de ello son la producción de alimentos, plantas medicinales, agua, regulación del clima, provisión de suelos fértiles, regulación hídrica, protección de contra desastres naturales, entre otros. No obstante, la degradación y la destrucción acelerada del medio ambiente incrementan la toma de decisiones con el fin de conocer las pérdidas económicas que este deterioro representa. En este contexto, el uso de la Valoración Económica Ambiental facilita y mejora la gestión ambiental, al cuantificar los beneficios y costos asociados a los servicios ecosistémicos y el capital natural.

La importancia de desarrollar estudios de Valoración Económica radica en disponer de información cuantitativa para la toma de decisiones sobre la gestión de los recursos naturales. La generación de este tipo de información favorece la producción de indicadores que permiten evaluar la viabilidad ambiental de políticas, planes, programas y proyectos, como puede ser el Valor Presente Neto (VPN) y la Razón Costo Beneficio (RCB).

Por otra parte, la información producida a través de la aplicación de las metodologías de la Valoración Económica Ambiental permite la generación de una matriz de valores sobre el capital natural, útil para la toma de decisiones relacionadas con su uso y conservación¹⁰.

Adicionalmente, las valoraciones económicas permiten identificar, de forma agregada y compatible, el aporte que una medida gubernamental, actividad, programa o proyecto, bien sea de carácter público o privado, ocasiona sobre el bienestar social, el cual depende de los recursos naturales y los servicios ecosistémicos que estos brindan a las comunidades.

Una valoración ambiental permite poner en valor los servicios ecosistémicos que el páramo le presta a la sociedad. La valoración ambiental de servicios ecosistémicos busca ejercer un papel preponderante en la gestión de la demanda y en una mejor distribución entre sus varios usos sea más eficiente y sostenible como se mencionó anteriormente, una gestión optimizada de recursos exige decisiones basadas en la eficiencia económica, la igualdad social y la sostenibilidad ecológica¹¹. Esto busca hacer que las entidades involucradas cuantifiquen económicamente los servicios que ofrece el páramo, para determinar el beneficio económico de la protección ambiental, entre otros.

¹⁰ Guía de aplicación de la Valoración Económica Ambiental. Ministerio de Ambiente.

[http://www.andi.com.co/Uploads/Guía%20de%20Aplicación%20de%20la%20Valoración%20Económica%20Ambiental%20\(00000002\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Guía%20de%20Aplicación%20de%20la%20Valoración%20Económica%20Ambiental%20(00000002).pdf)

¹¹ Gerardo Barrantes Moreno, Director General y Fundador de la Fundación Instituto de Políticas para la Sostenibilidad, valoración económica de la oferta de agua como un servicio ambiental estratégico [recurso electrónico]. Bogotá: Gerardo Barrantes Moreno, Director General y Fundador de la Fundación Instituto de Políticas para la Sostenibilidad. 2006 consultado el 25/08/20 en : http://www.oas.org/es/sedi/dsd/ELPG/Cursos/PSA/Trifinio/Documentos/modulo2_8.pdf pág: 1

3.3. Sistema de abastecimiento de agua potable en el sur de la ciudad

El acueducto de Bogotá ha logrado que, desde principios de siglo XX, y en la década de los años 30, los habitantes de la capital cuenten con agua potable gracias a la puesta en marcha del primer sistema de abastecimiento al sur de la ciudad. Desde entonces, este sistema de abastecimiento se ha caracterizado por su compromiso ecológico, pero sobre todo social. Vitelma, la primera planta del sistema sur de abastecimiento fue puesta en funcionamiento a comienzos del siglo XX y actualmente opera en caso de una contingencia.

El sistema sur se abastece del agua cruda proveniente de las fuentes hídricas de Sumapaz, al sur oriente de la capital. Estas aguas son almacenadas en la laguna Los Tunjos y los embalses Chisacá y La Regadera, para luego ser conducidas por dos tuberías de 20 y 34 pulgadas de diámetro a la moderna planta El Dorado. Gracias a esta planta se abastecen localidades de Usme y Ciudad Bolívar que se benefician del recurso hídrico de Sumapaz así, se garantiza que haya suficiente suministro para las personas ubicadas en la parte alta del sur oriente de la ciudad y los barrios de San Cristóbal sur como Aguas Claras y La Cecilia así abasteciendo a un gran número de personas.¹²

3.4. Valoraciones ambientales en Colombia

- a. Valoración económica de los servicios ecosistémicos más importantes que ofrece el humedal Tibanica, Bogotá.

Resultado: Esta metodología permitió conocer las interacciones (positivas y negativas) que se dan entre los componentes social, económico y natural, causantes de generar cambios o transformaciones en este ecosistema.

Por otro lado, se mostró que los servicios ecosistémicos más importantes que brindaba el humedal Tibanica en el año 2017 fueron: control de erosión, abastecimiento de agua y provisión de hábitat. El valor monetario estimado de estos tres servicios fue de 111.557,14 dólares anuales. Se debe tener en cuenta que dicho valor es una aproximación al valor real económico de estos servicios.¹³

- b. Valoración económica de los servicios ambientales del Páramo de Santurbán, Departamento de Santander

Resultado: se estimó el valor económico de los bienes y servicios ecosistémicos provistos por el Páramo de Santurbán. Se caracterizó a la población de los municipios de este páramo como línea base para evaluar el impacto de un cambio en el estatus de conservación de la zona. Así, se establecieron los términos de referencia para un estudio hidrogeológico sobre el impacto de distintas actividades económicas en el suministro y calidad del agua¹⁴.

¹² Acueducto, sistema de abastecimiento del sur de la ciudad, [recurso electrónico]. Bogotá: Acueducto. 2019 consultado el 26/08/20 en: https://www.acueducto.com.co/wps/portal/EAB2/Home/acueducto-y-alcantarillado/la-infraestructuraAcueducto/sistemas-abastecimiento/captacion/sistema-sumapaz!/ut/p/z1/fY_LDoJADEW_hqW0zihBd8ACY6I4KD66MYiIRmQMDhL_3jGuFLRJF23OPckFgVQEEd9PWaxOsohzfW_I2lrCw66Nblo95qGYz9wwiLzRwGaw-gJEiCjEIOA-XzB_zIH-55dAQDfV8DTAlwd_jIM6Ty2lg27IXI7oB6wV-HCMgbJc7t61nWLH7QyoTA9pmZZmVer3UanrbWiqgXVdm3FSpfsqUdJM5EWVgW3Bo9T11m08XC9R8eicDxPV3zwBCozr6g!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

¹³ Tania Marcela Ballesteros Larrota, Universidad Manuela Beltrán, valoración económica de los servicios más importantes que ofrece el humedal Tibanica [recurso electrónico]. Bogotá: Tania Marcela Ballesteros Larrota, Universidad Manuela Beltrán. 2019 consultado el 26/08/20 en : [https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/AyD/23-44%20\(2019-1\)/151561629007/](https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/AyD/23-44%20(2019-1)/151561629007/)

¹⁴ Helena García, Laura calderón, Adriana Hernández y José Luis López, centro de investigación económica y social [recurso electrónico]. Santander: Helena García, Laura calderón, Adriana Hernández y José Luis López, centro de investigación económica y social. 2013 consultado el 26/08/20 en:

c. Valoración Económica de la Zona Marina y Costera del Caribe Colombiano.

Resultado: Esta herramienta buscó resaltar y comprender el valor del territorio marítimo del Caribe colombiano y sus ecosistemas marinos y costeros, debido a que ofrece una compilación más amplia de los aportes y beneficios que este territorio le ofrece al país.

Se estimó que los aportes de este ecosistema pueden superar los 495.574 millones de dólares anuales, valor que sobrepasa el PIB del país reportado en el 2013.¹⁵

Esta valoración permitió determinar que los aportes del territorio marítimo colombiano no están repartidos de manera equitativa a lo largo y ancho del país. Según los resultados aquí obtenidos, la mayor parte (70%), se encuentra concentrado en la provincia del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina valorados alrededor de 331.870 millones de dólares al año.

Los potenciales que el territorio marítimo colombiano ofrece a diferentes sectores y actividades económicas demuestran el gran atractivo que tiene para el aprovechamiento sostenible de los recursos y para la inversión de capital nacional y extranjero.

4. MARCO JURÍDICO

4.1. Nacional

Constitución Política de Colombia:

Artículo 79. “Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines”.

Artículo 80. “El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados”.

Decreto Ley 2811 de 1074. “Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente”.

Artículo 1. “El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social.

https://repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/332/Repor_Febrero_2013_Garcia_Presentacion%20Resultados.pdf?sequence=8&isAllowed=y

¹⁵ Julián Alberto Prato y Julián agosto Reyna, secretaria ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano [recurso electrónico]. Bogotá: Julián Alberto Prato y Julián agosto Reyna. 2015 consultado el 26/08/20 en <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/valoracioncaribe.pdf>

La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social. (C.N. artículo 30)".

CAPITULO V DEL SISTEMA DE PARQUES NACIONALES

Sección I

Integración y objetivos

Artículo 327.- "Se denomina sistema de parques nacionales el conjunto de áreas con valores excepcionales para el patrimonio nacional que, en beneficio de los habitantes de la nación y debido a sus características naturales, culturales o históricas, se reserva y declara comprendida en cualquiera de las categorías que adelante se enumeran".

Artículo 328.- "Las finalidades principales del sistema de parques nacionales son:

- a) Conservar con valores sobresalientes de fauna y flora y paisajes o reliquias históricas, culturales o arqueológicas, para darles un régimen especial de manejo fundado en una planeación integral con principios ecológicos, para que permanezcan sin deterioro;
- b) La de perpetuar en estado natural muestras de comunidades bióticas, regiones fisiográficas, unidades biogeográficas, recursos genéticos y especies silvestres amenazadas de extinción, y para:

- 1) Proveer puntos de referencia ambientales para investigaciones científicas, estudios generales y educación ambiental;
- 2) Mantener la diversidad biológica;
- 3) Asegurar la estabilidad ecológica, y
- c) La de proteger ejemplares de fenómenos naturales, culturales, históricos y otros de interés internacional, para contribuir a la preservación del patrimonio común de la humanidad".

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

El **artículo 1°** determinó como principios generales de la política ambiental colombiana, entre otros, el de fomentar la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

Por su parte, el **artículo 2°** dispuso la creación del Ministerio del Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible), como organismo rector de la gestión del ambiente y los recursos naturales renovables, encargado de definir las regulaciones a las que se sujetarán la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos desarrollo sostenible.

Finalmente, el numeral 43 del **artículo 5°** asignó a este Ministerio la función de establecer técnicamente las metodologías de valoración de los costos económicos del deterioro y de la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales renovables. En cumplimiento de esta función, mediante la Resolución 1478 de 2003, se establecieron las referidas metodologías, adoptando el documento: "Guía Metodológica para la Valoración de Bienes, Servicios Ambientales y Recursos Naturales".

Decreto 1076 de 2015. “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”.

Artículo 2.2.2.1.2.1. “Áreas protegidas del Sinap. Las categorías de áreas protegidas que conforman el Sinap son:

Áreas protegidas públicas:

a) Las del Sistema de Parques Nacionales Naturales. (...)”

Artículo 2.2.2.1.2.2. “El Sistema de Parques Nacionales Naturales. El Sistema de Parques Nacionales Naturales forma parte del Sinap y está integrado por los tipos de áreas consagrados en el artículo 329 del Decreto-ley 2811 de 1974.

La reserva, delimitación, alinderación y declaración de las áreas del Sistema de Parques Nacionales Naturales corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y las acciones necesarias para su administración y manejo corresponden a Parques Nacionales Naturales de Colombia.

Parágrafo. La reglamentación del Sistema de Parques Nacionales Naturales corresponde en su integridad a lo definido en los artículos 2.2.2.1.7.1 al 2.2.2.1.16.3 del presente Decreto o la norma que lo modifique, sustituya o derogue”.

4.2. Distrital

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Decreto 190 de 2004, señala:

Artículo 7. Políticas ambientales.

4. Ecoeficiencia de la función y la forma urbanas.

Las implicaciones ambientales de toda decisión deben medirse por su contribución a la ecoeficiencia del conjunto, es decir, la capacidad de producir bienes, servicios y estructuras, optimizando el aprovechamiento de los recursos naturales, las potencialidades ambientales y socioculturales al tiempo que se minimizan la generación de desperdicios, el deterioro físico y funcional y la marginalidad ambiental, económica y social.

6. Planeamiento ambiental y territorial para la región.

Se buscará definir la estructura ecológica principal regional que determina el modelo de ocupación territorial correspondiente, con el fin de asegurar la oferta de bienes y servicios ambientales atendiendo las potencialidades y limitaciones biofísicas y socioeconómicas del territorio. Para ello, El Distrito Capital apoyará la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial y Ambiental para la Región -POTAR, el cual será liderado por la CAR. Se promoverá la homogenización de las exigencias ambientales en toda la región.

Artículo 84. Áreas Protegidas del Orden Regional y Nacional dentro del territorio Distrital Definición (artículo 17 del Decreto 619 de 2000). Las áreas protegidas declaradas por los órdenes regional o nacional, hacen parte del Sistema de Áreas Protegidas del Distrito Capital, para efectos

de planificación e inversión, acogiendo el régimen de usos, planes de manejo y reglamentos específicos establecidos para cada una por la autoridad ambiental competente.

Son áreas protegidas del orden nacional y regional, definidas dentro del territorio distrital, las siguientes:

1. Área de Manejo Especial Sierra Morena - Ciudad Bolívar.
2. Área de Manejo Especial Urbana Alta.
3. Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá.
4. Parque Nacional Natural del Sumapaz.

5. COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para aprobar esta iniciativa se sustenta jurídicamente en los numerales 1 y 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, que establece:

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

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

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

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

6. IMPACTO FISCAL

Este proyecto no tiene impacto fiscal en los términos previstos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

Cordialmente,

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M.
Concejal de Bogotá

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá

Partido Alianza Verde

H.C. ANDREA PADILLA VILLARRAGA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. DIEGO ANDRES CANCINO

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARTÍN RIVERA ALZATE

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUIS CARLOS LEAL

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANA TERESA BERNAL M.

Concejal de Bogotá
Coalición Colombia Humana

H.C. MARIA VICTORIA VARGAS S.

Concejal de Bogotá
Partido Liberal

H.C. HUMBERTO RAFAEL AMIN M.

Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

H.C. SEGUNDO CELIO NIEVES H.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. ATI SEYGUNDIBA QUIGUA I.

Concejal de Bogotá
MAIS

Vocero Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRÉS DARÍO ONZAGA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. DIEGO GUILLERMO LASERNA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA SUSANA MUHAMAND G.

Concejal de Bogotá
Coalición Colombia Humana

H.C. ANDRÉS EDUARDO FORERO M.

Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

H.C. MANUEL JOSÉ SARMIENTO A.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. ÁLVARO JOSÉ ARGOTE M.

Concejal de Bogotá
Partido Polo Democrático Alternativo

H.C. CARLOS FERNANDO GALÁN P.

Concejal de Bogotá
Bogotá para la Gente

COMISIÓN DE AMBIENTE
SUBCOMISIÓN “VALORACIÓN AMBIENTAL DEL RECURSO HÍDRICO DE SUMAPAZ”

AUTOR: Dilan Neira.

COLEGIO: Alberto Lleras Camargo IED.

LOCALIDAD: Suba.

COAUTORA: Alejandra Arrieta.

COLEGIO: Leonardo Posada Pedraza IED.

LOCALIDAD: Bosa

COAUTOR: Jaime palacios.

Colegio Campestre Jaime Garzón IED.

LOCALIDAD: Sumapaz.

PROYECTO DE ACUERDO N° 388 DE 2020**PRIMER DEBATE****“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS ECOSISTÉMICOS DEL RECURSO HÍDRICO DEL PÁRAMO DE SUMAPAZ”.**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial de las que le confiere el numeral 7 y 14 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTICULO 1. La administración distrital determinará los mecanismos para efectuar la valoración ambiental de los servicios ecosistémicos del recurso hídrico del Páramo de Sumapaz para el Distrito Capital, en un término máximo de dos años a partir de la aprobación del presente.

ARTICULO 2. El resultado valoración ambiental de los servicios ecosistémicos del recurso hídrico del Páramo de Sumapaz para el Distrito Capital deberá ser un insumo estratégico para la gestión de la demanda y en una mejor distribución entre sus varios usos, y así tener una gestión optimizada en la eficiencia económica, la igualdad social y la sostenibilidad ecológica.

ARTÍCULO 3. Créase la “Comisión Protección y Conservación Ambiental del Páramo de Sumapaz”, que se encargará de implementar estrategias de protección y conservación del páramo de acuerdo con la valoración económica ambiental efectuada por parte de la administración distrital.

La Comisión estará integrada por:

- a. Secretaría Distrital de Planeación
- b. Secretaría Distrital de Ambiente.
- c. Secretaria de Desarrollo Económico
- d. Un representante de las organizaciones ambientales,
- e. Un representante de las comunidades campesinas de la región del Sumapaz.
- f. Representantes de la academia educativa que hayan desarrollado la valoración económica del recurso hídrico del páramo de Sumapaz

Invitados

- a. Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR)
- b. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
- c. Universidades públicas y/o privadas

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá a los _____ días del mes de _____ de dos mil veinte (2020)