



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

AÑO I N°. 3088 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA DICIEMBRE 11 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 417 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR EL CUAL SE OTORGAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y SU COMPLEMENTARIO DE AVISOS Y TABLEROS -ICA- PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA; QUE FOMENTEN LA INVERSIÓN Y EL EMPLEO EN LAS UNIDADES DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL O DISTRITOS QUE ASÍ DEFINA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL -POT- EN EL DISTRITO CAPITAL.”.....	7771
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 418 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ -CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7843
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 419 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”.....	7852
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 420 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DEL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO, PROMOVRIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES BAJO PUENTES VEHICULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7869
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 421 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7879
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 422 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA SUSTITUCIÓN DEL ASBESTO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	7893
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 423 DE 2020 PRIMER DEBATE</u> POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”	7900

PROYECTO DE ACUERDO No. 417 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE OTORGAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y SU COMPLEMENTARIO DE AVISOS Y TABLEROS -ICA- PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA; QUE FOMENTEN LA INVERSIÓN Y EL EMPLEO EN LAS UNIDADES DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL O DISTRITOS QUE ASÍ DEFINA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL -POT- EN EL DISTRITO CAPITAL.

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. OBJETO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto dinamizar y reactivar la economía del Distrito debido a los impactos y consecuencias negativas con motivo de la pandemia del Covid 19, a través del fomento a la inversión y generación del empleo en las Unidades de Planeamiento territorial –UPT- o distritos que así defina el Plan de Ordenamiento Territorial –POT- en el Distrito Capital y del otorgamiento de beneficios o incentivos tributarios en el impuesto de Industria y Comercio y su complementarios de Avisos y Tableros –ICA- para aquellas personas naturales o jurídicas que efectúen dichas inversiones, se establezcan, y desarrollen sus actividades principales y generen empleo en esas Unidades de Planeamiento o Distritos, conforme a las condiciones y requisitos que se establecen en el presente Proyecto de Acuerdo y siempre y cuando cumplan con los lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, las normas ambientales y de producción limpia vigentes.

La inversión y la generación de empleo, anteriormente mencionadas, deberá hacerse en las UPT o Distritos caracterizados por el POT como deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial y las personas naturales y jurídicas que las efectúan tendrán derecho a la exención en el impuesto de ICA y su complementario de Avisos y Tableros por 10 años, con el cumplimiento de requisitos habilitantes y de conformidad también con el tamaño de la empresa y actividad a desarrollar en el territorio, su caracterización en cuanto a número de trabajadores y activos en SMMLV, la inversión mínima a realizar en UVT según la actividad a desarrollar y los empleos mínimos directos que se deben generar.

Así mismo, de acuerdo con este objeto y su desarrollo y como elementos de la reactivación económica y de la exención que se propone anteriormente dicha, se establece que:

- la exención al impuesto ICA y complementarios no podrá superar las 4.212.655 UVT.
- se fija también, el tope mínimo de inversión y los ítems en los que se debe invertir.
- se determina el porcentaje de empleos directos que se deben generar
- el porcentaje que debe corresponder como mínimo a residentes de las UPT o Distrito donde se realice las inversiones.
- el porcentaje adicional sobre la exención si se contrata a población menor de 25 años con o sin experiencia laboral, madres cabeza de familia y mujeres mayores de 40 años por un período no inferior a cinco (5) años,
- el tope de la exención por relocalización de los contribuyentes del impuesto ICA y su complementario, en el territorio del Distrito Capital que es del 50% en 10 años.
- la exención para empresas nuevas que realicen actividades de ciencia y tecnología o de tecnología de la información con un tope de inversión mínima de 25.000 UVT con una exención del 100% por 10 años, para este caso.

Con este Proyecto de Acuerdo, se busca que estas UPT o Distritos caracterizados por el POT como deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial, se dinamicen y se generen unas condiciones especiales de intervención en ellas, no desde el punto de vista geográfico, territorial, ni poblacional, por cuanto estos aspectos están ya determinados en la distribución que por Localidades se hizo del territorio del Distrito, sino para que a nivel económico, social, de inversión privada y porque no, público y privada, se determinen unas soluciones y condiciones especiales y distintas a las que actualmente existen en

ellas, de falta de desarrollo en todos los aspectos, de atraso o rezago, de pobreza, de falta de empleo y de mejoramiento de la calidad de vida de quienes allí residen.

Para estos efectos, se propone también que la Administración Distrital determine o establezca unas exenciones de carácter tributario para el Impuesto ICA y Complementarios, para aquellas personas naturales o jurídicas que generen inversión, infraestructura y fomento al empleo, exenciones que pueden llegar a ser un componente muy positivo y estratégico para que a nivel de política fiscal estimulen a los inversionistas y realicen allí en esas zonas su inversión y generen empleo y de esa manera promover el desarrollo de ellas de manera mancomunada entre el Estado (Gobierno Distrital) y los particulares, dentro de objetivos comunes que los beneficie a ambos, y que con esfuerzos y sinergias afines, se puedan romper o quebrar las barreras que las está excluyendo de un mayor desarrollo y de un mejoramiento de la calidad de vida.

2. JUSTIFICACION

Sin duda en este año 2020 se han presentado factores relacionados con la pandemia del Covid 19 que de una u otra manera están afectando al mundo entero, ente ellos a nuestra ciudad, en materia de salud (pérdida de vidas), generación de ingresos, pérdida de empleos, aislamientos obligatorioS de personas, cerramiento temporal del aparato productivo. Igualmente, nuestra economía y las finanzas distritales se encuentran se encuentran en contracción de la cual va a ser difícil reactivarlas. Con ello se quiere hacer ver, que a la situación con que ya venía la ciudad, en algunas de sus localidades y UPZ caracterizadas como deficientes respecto sus condiciones de pobreza, de falta de desarrollo, de poca o nula actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial, tenemos que sumarles las consecuencias que nos va dejar el virus del Coronavirus, que seguramente va a acrecentar aún más en ellas, los problemas existentes y que han venido perdurando de tiempo atrás.

Así mismo, este 2020 fue por esta misma razón un año de incertidumbre económica y social, que de por sí, ya obligó a redefinir por parte de la Administración Distrital, el modelo previsto en el Plan de Gobierno y en el Plan de Desarrollo de la actual administración para los próximos cuatro años, puesto que lo que ya estaba definido antes de la Pandemia del COVID 19, se tuvo que replantear por parte de la Administración Distrital y obligó a que tengamos que enfocarnos en como volvemos a dinamizar la economía, como seguimos creciendo al ritmo que traíamos antes de la pandemia o más, o por lo menos recuperarla y revitalizarlas.

Para ello vamos a requerir volcar todos nuestros esfuerzos en la generación de nuevos proyectos, de inversiones, construcción de obras públicas pendientes y nuevas por hacer, de la expansión de nuevos modelos de negocio para la ciudad, cosa que nos permita volver a las sendas del desarrollo, a la generación de ingresos, de empleo, de mayor infraestructura y condiciones de vida, con un obligado enfoque más territorial, por lo que se considera que este Proyecto de Acuerdo resulta en su presentación y aprobación ser muy oportuno y viable.

De otra parte, para nadie es un secreto, que el Estado, en este caso la Administración Distrital, si bien le corresponde en ejercicio de su gestión pública, de su aparato estatal y de servicios a los que está obligada a prestar, es quien debe garantizar y materializar mejores condiciones de vida a sus ciudadanos, sabemos que por sí sola y dado el gran monto de recursos que se requerirían para suplir todas estas necesidades, no podría hacerlo per-se o por si misma con sus propios recursos y que solo con la participación del sector privado, de organismos internacionales e incentivos fiscales, como los

que se proponen se podría recurrir a esta estrategia en beneficio de dichas Zonas. Es por ello que se pone a consideración de los Concejales este Proyecto de Acuerdo para su apoyo y aprobación a esta iniciativa.

La ciudad, sus localidades, sus UPZ tienen aún muchas carencias y deficiencias por cubrir y algunas, más que otras, se encuentran o son zonas vulnerables, con alta densidad poblacional, con pobreza, sin fuentes de empleo, son infraestructura y equipamientos suficientes, con altos índices de improductividad y competitividad, con déficit de vivienda y de servicios, sin una planificación adecuada, etc., que las hace distintas a otras y con condiciones sociales, económicas, laborales, ambientales y culturales que las distingue entre sí y con unos indicadores socioeconómicos muy deficientes y preocupantes.

Localidades como Ciudad Bolívar, Kennedy, Bosa, Suba y Usme, y muchas de sus UPZ correspondientes, son las que de acuerdo con estudios y diagnósticos efectuados por la administración Distrital, tienen altos niveles de pobreza, desempleo, una segregación más preocupante que la desigualdad, con bajos niveles de aseguramiento, de ocupación y puestos de trabajo, bajo Índice de condiciones de vida, con muy escasos recursos para inversión y proyectos de desarrollo local, con baja vocación y articulación empresarial y de cadenas productivas y cuales quiera otra clase de condiciones, que no les permiten alcanzar mayores niveles de desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida, como si sucede en otras localidades de la ciudad.

Con base en este múltiple y complejo panorama de estas localidades y UPZ, se hace necesario enfocar hacia ellas, todos los esfuerzos que sean necesarios del sector público y privado para generar en ellas un mayor dinamismo económico y social que permita mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, promover una mayor integración de la localidad respecto de las dinámicas demostradas por otras localidades y por la misma ciudad, ayudando a reducir estos factores críticos que las tiene sumidas en un atraso social y urbano del cual sería difícil salir sino es porque se les inyecta medidas estratégicas de orden económico, social, de infraestructura, de inversión grande de recursos y fuentes de empleo, de política fiscal a través de estímulos y beneficios tributarios, que permitan potenciarlas, ser más productivas y competitivas.

Para ello, el apoyo del Estado, en este caso de la administración Distrital, así como el del sector privado, serán fundamentales para estos logros, gestionando en ellas mayores inversiones, proyectos y estrategias de desarrollo que incentiven su economía, promuevan y estimulen la inversión en ellas, dotarlas de la infraestructura incluyente y equipamientos requeridos que les permita suplir sus necesidades y de esa manera coadyuvar a la recuperación o reactivación económica no solo de ellas, sino también de la ciudad.

En ese mismo sentido, es necesario que la población que fue víctima de las consecuencias del Covid 19, bien por problemas de salud, de reducción y pérdida de sus ingresos, de pérdida de sus puestos de trabajo, del confinamiento y el aislamiento obligatorio al que tuvieron que someterse para preservar sus vidas, y que ahora se encuentran en condiciones de vulnerabilidad por desempleo y falta de dinero y de medios de subsistencia, tenga a partir de los instrumentos diseñados por la administración Distrital y que han sido aprobados por este concejo, como es el caso del Plan de Desarrollo, del plan de reactivación de la economía o Plan Marchalls, de los recursos del Cupo de Endeudamiento y del presupuesto para la vigencia del 2021, así como con lo que se propone en este Proyecto de Acuerdo que se somete a consideración de este Concejo, tengan mayores herramientas y oportunidades inclusivas, económicas, de rescate social y laboral acordes con su dignidad humana.

De otra parte, el Decreto 365 de 2001, señala las competencias y funciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital DAPD, y declara que la función fundamental que le corresponde a esta entidad gubernamental en torno a la planeación social, se centra en la realización y actualización permanente del análisis de la situación social de la ciudad y en proveer la información que apoye el proceso de formulación y seguimiento de las políticas y planes sociales, tanto en la administración central distrital como en sus localidades y UPZ.

De otra parte, La Secretaría Distrital de Hacienda tiene como misión garantizar la sostenibilidad de las finanzas del Distrito Capital y la mejor asignación de los recursos mediante el diseño y ejecución de políticas económicas, fiscales y financieras viables, y la entrega de información transparente y oportuna. .

Para efecto de los alcances de este Proyecto de Acuerdo, es necesario conocer algunos aspectos cruciales de la ciudad, de las UPZ caracterizados por el POT, o de las que ha de caracterizar un nuevo POT, que está en estudio y próximo a presentarse a este Concejo, de aquellas zonas deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial, con miras a determinar la situación social, económica y laboral de ellas y determinar así la viabilidad de las medidas que son objeto de este Proyecto y determinar igualmente el por qué se demanda de las exenciones tributarias propuestas. Veamos:

2.1. ANÁLISIS DE BOGOTÁ, D.C.

Bogotá, D.C. es una ciudad con una extensión de 163.635 hectáreas de territorio de los cuales 37.972 hectáreas son de suelo urbano (23,2 por ciento), 122.687 hectáreas son de suelo rural (75 por ciento) y 2.974 hectáreas corresponden a suelo de expansión (1,8 por ciento), y con una población de 7.150.000 habitantes según los resultados preliminares del censo de 2018 y está subdividida en 20 localidades¹.

Bogotá contaba, a finales de 2017, con 1162 sectores catastrales, de los cuales 988 son barrios, 118 son veredas y 56 son mixtos. Las localidades con mayor número de sectores catastrales son Suba (11,1%), Ciudad Bolívar (10%) y Kennedy (9,4%). Según la Monografía de localidades 2017 de la Secretaría Distrital de Planeación, las localidades con mayor número de manzanas son: Ciudad Bolívar (12,3%), Kennedy (11,2%) y Suba (11,0%). Así mismo, las localidades de Bogotá, a su vez, se dividen en Unidades de Planeación Zonal (UPZ) y hay 45.051 manzanas divididas en seis estratos.

Bogotá, genera la cuarta parte del PIB nacional y es la región que más aporta, en comparación con las regiones del país. Es también una de las regiones con mayor capacidad de compra, la diversidad de su estructura productiva es la mayor fortaleza de la economía bogotana y las actividades de servicios son las más importantes, generan el 62 % del valor agregado de la ciudad.

Es la ciudad con las mejores condiciones para generar empleo de calidad, el 59,6 % del empleo es asalariado, y genera el 54 % del empleo asalariado de las 13 áreas metropolitanas de Colombia.

En materia de **Educación**, el analfabetismo de Bogotá es del 1,1 %. El 22 % de la población bogotana ha alcanzado un nivel educativo medio, el 11,8 % goza de preparación universitaria completa. Un 11,2% solo ha completado la educación primaria y el 7,9% ha cursado básica secundaria. El 7,6%

¹ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/turismo/informacion-de-bogota-en-2019>

cuenta con preparación técnica y el 3,3%, con educación tecnológica. En lo referente a educación superior, El 3,5% de los habitantes dispone de especialización completa, el 1,6% tiene maestría y tan solo el 0,1% ha concluido un doctorado.

Bogotá es la ciudad en la que se concentra la mayor oferta de Instituciones de Educación Superior (IES), de las 196 instituciones (con matrícula "activa") 33 son oficiales (17 %) y 163 (83 %) privadas. Sobre la acreditación de alta calidad, 35 IES están acreditadas (18 %) mientras que 161 no lo están².

En **Salud**, según la Secretaría Distrital de Planeación, la capital colombiana cuenta con 26 hospitales y con respecto al acceso a salud, el 90% de los bogotanos están afiliados al sistema de seguridad social.

En materia de **Transporte** La malla vial urbana tiene una extensión aproximada de 15.399,69 kilómetros. La ciudad cuenta con una red de ciclorrutas de 532 km y su ampliación continúa en proceso. El sistema de transporte masivo TransMilenio, al cierre de 2018, disponía de 114,4 kms de cobertura, 9 portales y patio garajes, 139 estaciones regulares y 12 corredores en servicio. Los buses de las troncales completan 13,1 millones de recorridos al mes. El sistema ha transportado 59,1 millones de usuarios al mes en los últimos tres años. El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), por su parte, consta de 7452 paraderos y opera en 13 zonas.

El **Cubrimiento de servicios públicos**, 99,8 % de los hogares de Bogotá manifiesta tener cobertura de acueducto, 99,9% tiene alcantarillado, 99,7% tiene cobertura de recolección de basuras, 99,9% cuenta con energía eléctrica 74,1% de las viviendas de Bogotá tienen servicio de internet según Censo 2018.

De acuerdo con la Encuesta del Clima de los Negocios en Bogotá, de la Cámara de Comercio de Bogotá en el 2018 (CCB, 2018), los aspectos que mejor calificaban los empresarios de su entorno más inmediato son la conectividad en telecomunicaciones e Internet, el recurso humano, las condiciones que ofrecía para el desarrollo empresarial y el crecimiento de su economía.

Igualmente, **en materia económica, de inversión y competitividad**, en la encuesta de la CCB, los empresarios señalan entre las razones que hacían de Bogotá una ciudad atractiva para invertir: el tamaño del mercado de Bogotá (51 % de los empresarios), la diversidad de su estructura productiva (36 %) y la capacidad de compra de sus habitantes (36 %). Esta percepción es usualmente acompañada de la imagen creciente de la ciudad como sede de importantes eventos, ferias y exposiciones.

Al cierre de 2018, el área de Investigaciones e Inteligencia de Mercados de Invest In Bogotá estimó que los proyectos de inversión nueva y de expansión que arribarían a Bogotá-Región representarán una inversión cercana a los US\$2.169 millones, un crecimiento de 9,7 % frente al año anterior.

Las actividades productivas y empresariales de Bogotá son muy relevantes. En un informe de la Cámara de comercio "*Balance de la economía de la región Bogotá – Cundinamarca 2018 Región de oportunidades para las empresas y los negocios*"³, en su Resumen Ejecutivo, se señala lo siguiente:

² file:///C:/Users/COMPAQ/Downloads/31012019%20Balance%20Econom%C3%ADa%20Bogotana%202018.pdf

³ file:///C:/Users/COMPAQ/Downloads/31012019%20Balance%20Econom%C3%ADa%20Bogotana%202018.pdf

“En Bogotá se encuentra el 29 % de las empresas registradas en el país y en Cundinamarca el 5 %. En 2018 se crearon 75.836 empresas.

En la región, Bogotá es la ciudad de las oportunidades: es el primer mercado de trabajo del país con 4,3 millones de ocupados y en las actividades de servicios se genera más del 78 % de la ocupación de la ciudad, la industria 15 % y la construcción 6 %.

Es la ciudad más atractiva en el país para la inversión extranjera: en los últimos diez años, se duplicó el número de empresas con capital extranjero localizadas en la ciudad, de 677 a más de 1.500 sociedades extranjeras y de ellas más de 27 con negocios globales, lo que la ubica como la quinta mejor ciudad para los negocios y la cuarta ciudad en América Latina más atractiva para invertir.

Entre los factores positivos al comportamiento de las actividades productivas en el 2018 en Bogotá y la Región, se destacaron:

- *Bogotá se consolidó como la base empresarial más grande del país: aumentó (18 %) el número de empresas localizadas en la ciudad pasó de 424.471 en el 2017 a 499.050 en el 2018, (423.214 empresas renovadas y 75.836 empresas creadas). Y las perspectivas para el 2019 son favorables, se espera que se supere la cifra de 550.000 empresas en la ciudad.*
- *En América Latina se fortaleció el reconocimiento de Bogotá como destino atractivo para los negocios y la inversión, y la ciudad se destacó como la quinta más atractiva para hacer negocios según el ranking de América Economía Intelligence, principalmente por el tamaño y dinámica de su economía, el poder de marca de la ciudad y el reconocimiento del talento humano.*
- *El mercado laboral se mantuvo como el mayor del país con más de 4,3 millones de personas ocupadas. La tasa de desempleo en el 2018 fue 9,6 %, menor en 0,5 puntos porcentuales a la del 2017 (10,1 %).*
- *El talento humano y la diversidad de sus actividades productivas la posicionarán como la región más internacionalizada del país para atraer inversiones y empresas”.*



Mapa 2. Bogotá, una de las principales ciudades para hacer negocios en América Latina

Fuente: Bogotá Ciudad de oportunidades para los negocios, diciembre 12 de 2018.

Cálculos: Dirección de Gestión y Transformación de Conocimiento de la CCB

En otros apartes del informe anteriormente señalado, se resaltan otros aspectos interesantes que para el tema que nos ocupa de este Proyecto de Acuerdo, bien valen la pena ser tenidos en cuenta. Veamos:

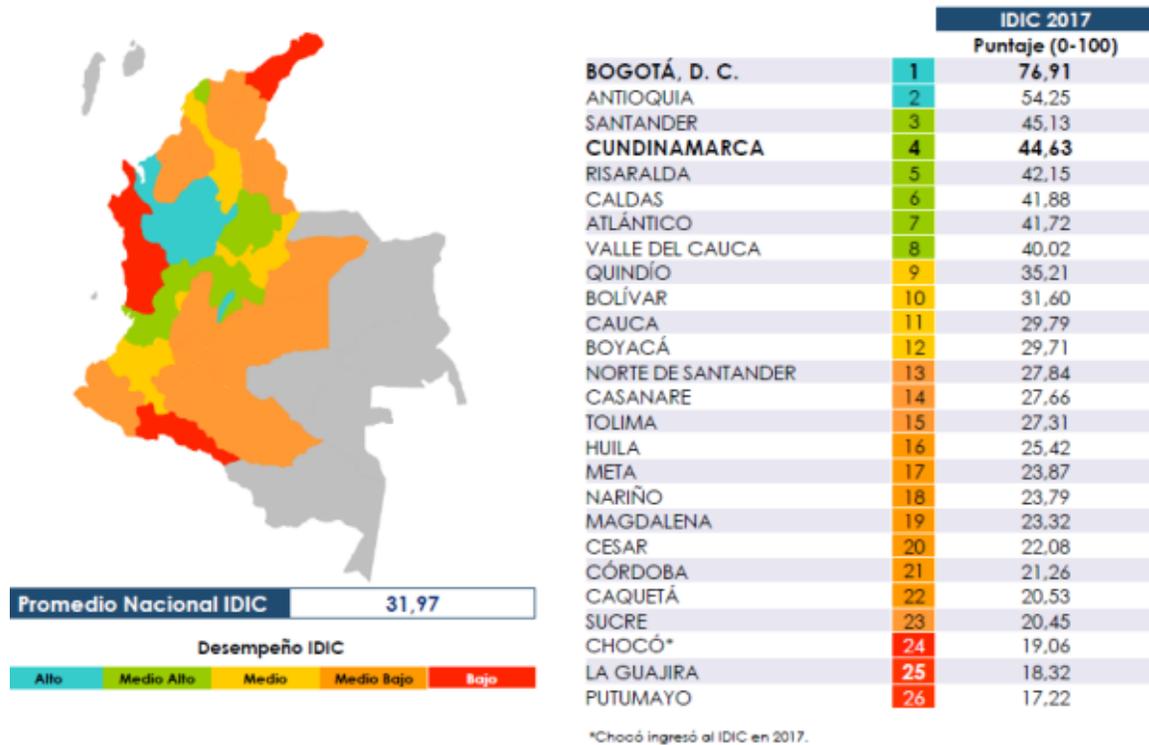
“En los últimos 5 años el crecimiento promedio del PIB de Bogotá (3,7 %), fue superior al del país (3,2 %). Si bien Bogotá mantiene niveles de crecimiento positivos y superiores al del país, la brecha se ha venido cerrando y la ciudad necesita lograr un mayor dinamismo en su actividad productiva para lograr una senda de crecimiento sostenido que le permita crecimientos superiores al 7 %, para cerrar las brechas frente a ciudades como Santiago de Chile y aprovechar las potencialidades de la ciudad.

(...)

Es una de las ciudades con mayor potencial, por la diversidad y el tamaño de su economía y de su población, su ambiente para los negocios, la conectividad, el capital humano y el estilo de vida, así como por su fortaleza económica:

- *Es la 6ª más atractiva para invertir en América Latina según el ranking de FDI.*
- *Es la 5ª ciudad de América Latina más atractiva para realizar eventos internacionales de acuerdo con la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones, IICA.*
- *Es la 1ª por el número de asistentes a eventos internacionales según el ranking de la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones, ICCA*
- *Desde 2015, Bogotá hace parte de la Alianza Best Cities, el selecto grupo de las 12 ciudades del mundo reconocidas por su capacidad para realizar grandes eventos internacionales. Es la única ciudad latinoamericana con este reconocimiento.*
- *Es la 4ª entre las ciudades globales de América Latina, según el ranking de AT Kearney 2018.*
- *Es la 3ª ciudad con entorno para hacer negocios, después de México (1) y Chile (2), de acuerdo con el Doing Business 2019 del Banco Mundial.*
- *Bogotá es una de las capitales creativas de América Latina, y se está posicionando cada vez más como una de las ciudades que impulsa el emprendimiento en las industrias creativas, por los incentivos dirigidos a sectores como la música, las artes plásticas, los productos audiovisuales, la moda, el diseño y los eventos culturales, entre otros. Esta industria tiene un importante peso en la economía nacional: representa el 3,3 % del PIB y genera cerca de 800.000 empleos...*

En el contexto colombiano, Bogotá es la ciudad líder en competitividad y la economía regional más grande, dinámica y diversificada, con la base empresarial más grande y la mejor infraestructura para los negocios, y con una cultura empresarial dinámica y emprendedora...



Mapa 4. Agrupación de departamentos en Colombia, según las diferencias en las Capacidades y la obtención de resultados en innovación, año 2017

Fuente: DNP. 2017. Índice Departamental de Innovación para Colombia (IDIC), 2017

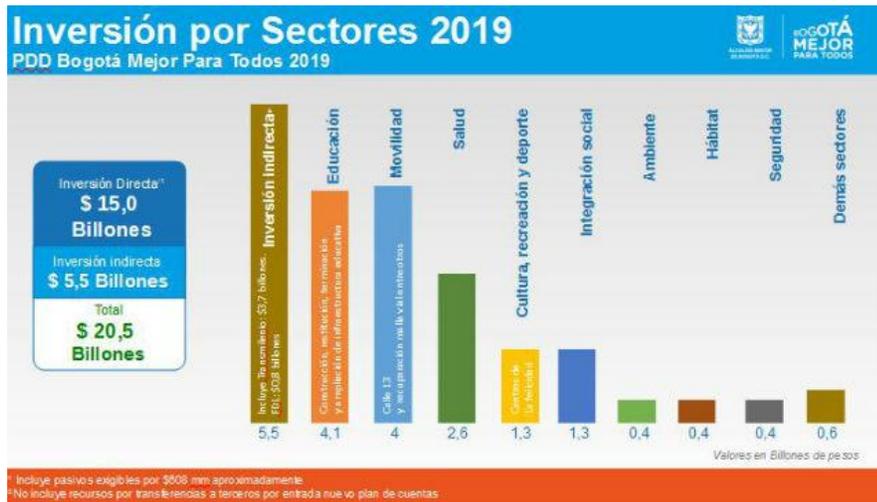
Dentro de las actividades económicas predominantes, Bogotá sumaba a finales de 2019, más de 785.000 empresas registradas en la Cámara de Comercio. El 31,1 por ciento de las compañías se dedican al comercio; el 12,5 por ciento de las actividades económicas se concentra en la industria y el 10,1 por ciento en el rubro científico y técnico.

De las empresas registradas, el 0,24 por ciento son grandes empresas (de más de 200 empleados); el 0,53 por ciento, medianas (de entre 51 y 200 empleados según la Ley 905 de agosto de 2004); el 2,3 por ciento, pequeñas (de entre 11 y 50 empleados) y el 96,9 por ciento eran microempresas⁴.

En la estructura empresarial predominaban las microempresas (87,5%) y las Pymes (11,4%). En la ciudad se encontraba la mayor concentración de medianas y grandes empresas del país (19.618 mil empresas) y era el destino más atractivo para localizar empresas con capital extranjero (más de 27 empresas globales, 1.504 sociedades con capital extranjero).

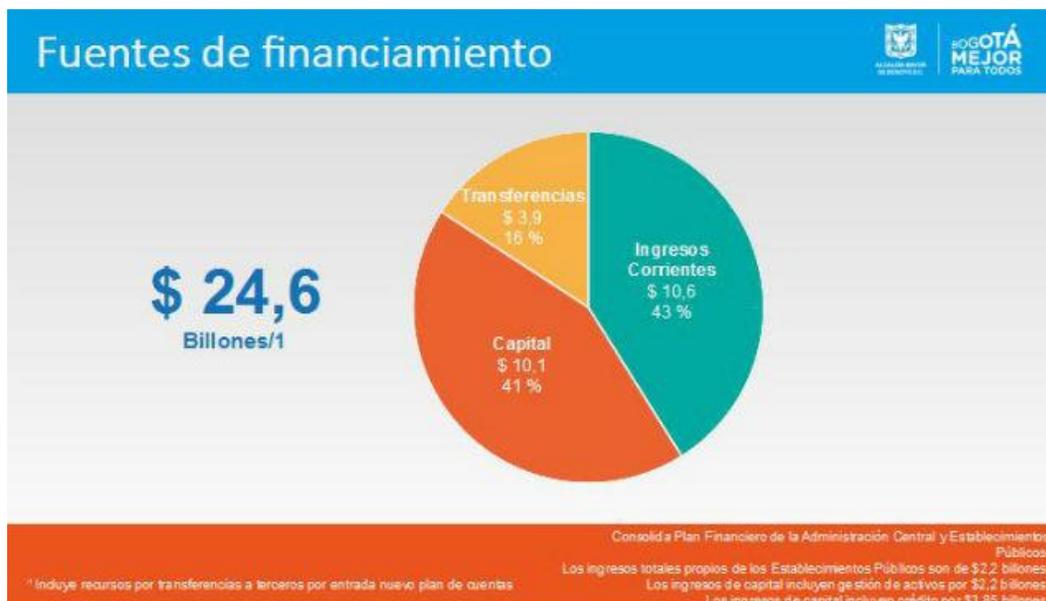
De otra parte, **en materia presupuestal y Fiscal**, En el **Presupuesto de 2019**, tuvo un monto de 24,6 billones de pesos, más del 45 % de la inversión prevista se destinó a temas con impacto social (educación, salud).

⁴ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/turismo/informacion-de-bogota-en-2019>



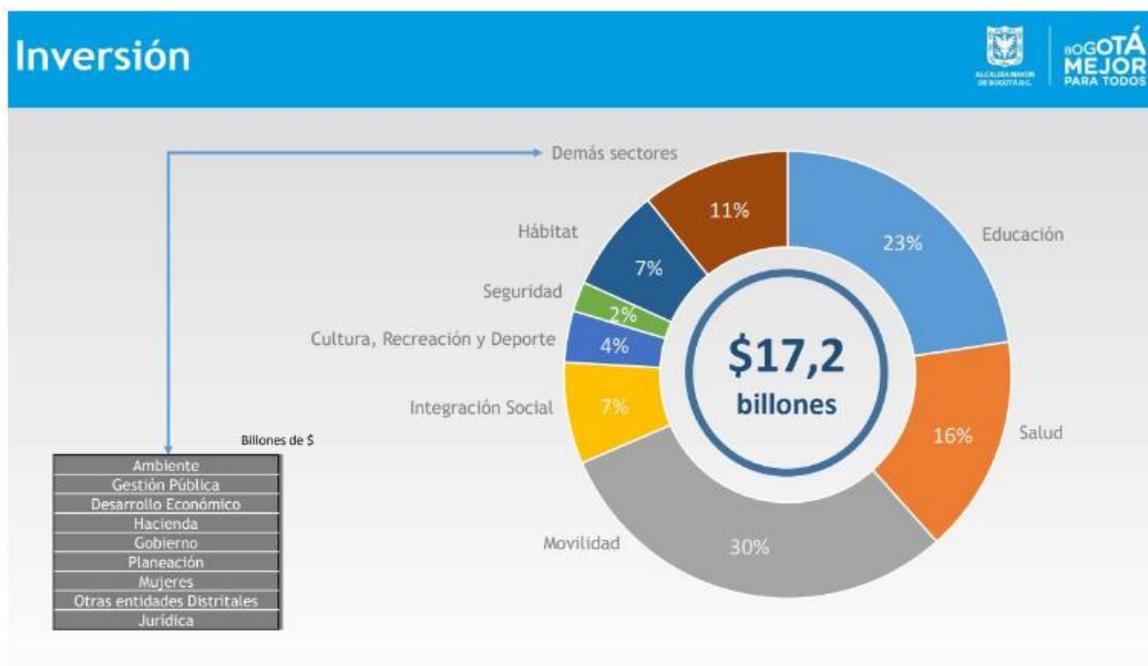
Los proyectos emblemáticos que se construirían con los recursos del presupuesto estarían, la Primera línea del metro, la planta de tratamiento del Río Bogotá, la transformación del Bronx, la ciudadela con 140.000 viviendas en Lagos de Torca y los 5 Centros de la Felicidad, en Tunal, San Cristóbal, Fontanar del Rio, Cometas y el Retiro,

Entre las principales fuentes para este presupuesto, se utilizaron los ingresos corrientes, que se calcularon en 10 billones de pesos, entre tributarios y no tributarios, con una participación de 45 % en los ingresos totales. Los tributarios se estiman en 9,2 billones, de los cuales el Impuesto de Industria y Comercio (ICA) representa el 43 %, con una cifra proyectada de recaudo de 3,9 billones de pesos; seguida por el Predial, con 3,2 billones; Vehículos, con alrededor de 800.000 millones, y sobretasa a la gasolina, con 413.619 millones. Las transferencias de la Nación, representan el 16 % de los ingresos totales.



Otra fuente, son los ingresos de capital, que para 2019 generarán el 41 % de los ingresos totales, compuestos principalmente por recursos de crédito, con una participación de 39 % dentro de los recursos de la ciudad; ingresos por gestión de activos y recursos de balance por 45 %; rendimientos financieros, con el 4 %, y otros de capital, con 4%.

Para este año de **2020**, el Presupuesto de Bogotá es de \$21 billones⁵, de estos, \$17,2 billones estarían destinados a proyectos de inversión en las más de 2.500 obras que están en ejecución o próximas a comenzar y los sectores que más se privilegiará en la ciudad son Movilidad (\$5,2 billones); Educación (\$3,9 billones) y Salud (\$2,7 billones), respectivamente. Para funcionamiento se destinaron \$3,8 billones a funcionamiento, que incluye el servicio de la deuda. Este es el detalle de la repartición en materia de inversión:



De acuerdo con esta distribución en gastos de inversión, para movilidad se destinaron 5,2 billones de pesos, equivalentes al 30 % del total del presupuesto para inversión. En este rubro se incluyen recursos para el Metro (de la contrapartida del Distrito), para las troncales alimentadoras del Metro y ampliación de estaciones. También están incluidos recursos de valorización y de la negociación del SITP, entre otros.

Para educación se apropiaron 3,9 billones de pesos y para salud 2,7 billones de pesos, que incluyen alrededor de 40.000 millones de pesos en vigencias futuras para el hospital de Usme y 25.000 millones de desarrollo del Fondo de Pensiones Territoriales (Fonpet) para el hospital de Bosa. Integración Social

⁵ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/hacienda/presupuesto-de-bogota-para-2020#:~:text=Bogot%C3%A1%20tendr%C3%A1%2017%2C2%20billones%20de%20pesos%20para%20inversi%C3%B3n%20en%202020,-Proyecto%20de%20presupuesto&text=As%C3%AD%20lo%20anunci%C3%B3%20la%20secretaria,total%20del%20presupuesto%20para%20inversi%C3%B3n.>

y Hábitat tendrán 1,3 billones de pesos cada una; Cultura, Recreación y Deporte contará con 600.000 millones de pesos y Seguridad con 400.000 millones de pesos, y los demás sectores tendrán también recursos importantes para seguir avanzando, según los proyectos previstos.

Tal como fue aprobado, serán \$21 billones, es decir \$4 billones menos de lo que se aprobó para 2019, que es una reducción del 16 %. La ciudad obtiene sus recursos de tres fuentes. La principal son los ingresos corrientes, que corresponden a impuestos como el predial, el vehicular, el de industria y comercio y la sobretasa a la gasolina. En este punto, el Distrito espera recaudar \$11 billones; es decir el 60 % del presupuesto. Le siguen las transferencias de la nación, que serán de \$4,4 billones (19 % del presupuesto) y que llegan, en su mayoría, para proyectos en educación y salud, el régimen subsidiado, el Programa de Alimentación Escolar y otros.

2.1.1. SITUACION ACTUAL DE LA ECONOMÍA BOGOTANA Y DE LAS LOCALIDADES POR EL COVID.

Anteriormente hacíamos el análisis de la Capital antes de la pandemia del COVID 19 y pontificábamos el nivel de crecimiento de su economía, de sus indicadores económicos y sociales, de los esfuerzos hechos para la reducción de la pobreza y lo que representaba la industria, la cadena productiva, el nivel de inversión extranjera en sectores de hotelería turismo e industria creativas, la tasa de empleo, y la manera como Bogotá se posicionaba cada vez más fuerte.

Bogotá venía experimentando importantes cambios sociales: En el 2018, la pobreza se redujo más de la mitad, la pobreza multidimensional se situó en 4.4% (Dane 2019), la población vulnerable se redujo en un poco más de 10pp, la clase media aumentó al 53%, la economía de la ciudad creció el 2,9% y en el 2019 paso a 3,6%, **pero todo este avance social, económico y laboral, con el covid se perdió.**

Hoy con la emergencia del Covid 19, la declaratoria de calamidad pública que se dio en el mes de marzo de 2020, y la situación de aislamiento obligatorio, también declarado, hicieron que estas circunstancias cambiaran intempestiva y obligatoriamente, conduciéndonos a una crisis económica sin igual, con resultados preocupantes para nuestras finanzas públicas y la economía de la ciudad. la cual vimos hasta mediados del mes de septiembre y que de ahí a la fecha, se ha venido reactivando y recuperando de manera muy pausada.

Ese ritmo de incremento y crecimiento económico de la ciudad que se traía y cuya expectativa para este año antes de la pandemia era de 3,5%, es el que preocupa y es el que más se vio afectado dada la situación actual que se nos plantea en virtud del Covid 19. Bogotá será una de las ciudades más afectadas en sus finanzas, dado que su PIB depende de actividades que se tardarán más en reiniciar: hotelería, restaurantes, turismo y conciertos, etc.

- El crecimiento económico para 2020 se proyectaba en casi un 4% y del 2,8% en el ingreso por habitante; ahora en virtud del Covid 19, **ese crecimiento esta medido por la recesión económica, por la crisis y la contracción de la economía** en un - 4 a -8% y el desempleo llegó al 17 y al 22%, según como evolucionó la pandemia.
- Todo esto va a reflejar **desequilibrios en el mercado laboral**, asociados a un alto nivel de informalidad que para el trimestre de agosto a octubre de 2019 se situó en el 39,4% **y en la capacidad para generar ingresos** por parte de los hogares.

- El desempeño económico de la ciudad en el 2020 no fue el mejor. El comercio, el transporte y los servicios que reportan cerca del 92% del PIB en Bogotá por la caída de los precios del petróleo no fue bueno para ellos.
- El aislamiento obligatorio redujo el crecimiento del PIB en un 4,2% y si se extiende más tiempo, sería del 8%.

De los devastadores efectos que tuvieron las medidas de aislamiento para luchar contra el coronavirus no se salvó nadie. El cierre de toda la cadena productiva, de empresas, pymes y minipymes, la pérdida en los ingresos de los trabajadores y de las familias, la interrupción de los ciclos de vida de las empresas, la afectación en el entorno de los negocios e inversiones y la pérdida de los puestos de trabajo, entre otras circunstancias, pusieron a la Capital en una situación muy difícil económica y socialmente y también en la productividad y competitividad de la ciudad –región.

Con el Covid19, el panorama de la ciudad es muy incierto en algunos indicadores:

- la tasa de desempleo que estuvo en 10,9% en 2019, con el covid llegó al 18% y 22% y ya está a este mes redujo a -14,7/ en el mes de octubre.
- Se aumentó la pobreza monetaria significativamente
- la economía de la ciudad estuvo en recesión y se contrajo en un -7% y hoy ya esta en proceso de recuperación, bajando al -4%
- la cultura de pago de impuestos tributarios quedó golpeada y con tendencia a la baja en el recaudo en algunos impuestos.
- igualmente va darse una caída en los ingresos en 4,4 billones. Los ingresos tributarios tuvieron una caída de aproximadamente \$1,5 billones y un aumento en los gastos de \$3,8 billones, lo que significa una presión fiscal adicional.
- la ciudad tendrá que endeudarse en más de \$3,9 billones y deberá acudir a la banca multilateral y a los mercados para buscar crédito.
- se perdieron 1,8 millones de empleos o puestos de trabajo, ya que al 13 de abril, solo el 3,6 % de las compañías estaban trabajando al 100% de su capacidad y los costos de las empresas tuvieron que diferirse en los próximos dos o tres años.
- El 97% de las empresas de Bogotá y la región están muy golpeadas financieramente y pueden estar en estado de insolvencia o quiebra si no se reactiva prontamente la economía.

2.1.2. Cifras del impacto de la pandemia en la economía de Bogotá

La parálisis a causa del coronavirus es tan grave que puede retroceder una década el avance social y económico de la capital del país.

Para este año el Fondo Monetario Internacional (FMI) calcula que la caída del PIB podría ser de entre el 3 y el 8% en la ciudad.

Estimaciones similares hace Fedesarrollo. Esta entidad tiene tres escenarios de lo que pasaría con la economía de la capital. En uno negativo, Bogotá tendría un decrecimiento de 8,7 por ciento. En un escenario intermedio, de 5,6 por ciento y en el escenario más favorable del 3,2 por ciento.

La Secretaría de Hacienda presupuestó que, con tres meses de cuarentena, el comportamiento del PIB caería un 8% y que afectaría no solo a la ciudad sino a todo el país ya que Bogotá pesa el 25,8% del crecimiento económico de Colombia.

El recaudo de impuestos se podría reducir entre 1 o 2 billones de pesos.

Bogotá, que tenía a cierre de 2019 una deuda del 0,5% del PIB, es decir de solo 2,54 billones de pesos, podría aumentar su deuda en un 2,7% solo en el 2020.

La fuerte contracción de la economía impactará negativamente el empleo.

La tasa de desempleo que estaba en 10,9%, pasó al 17% en el mejor escenario, o al 22% en el peor de los casos, dependiendo de rebrotes o de un mayor aumento de casos, como ya está sucediendo en Europa y en los EEUU.

Durante lo corrido de la cuarentena se perdieron en Bogotá 417.000 empleos (en el país son 1,6 millones de personas) y si se prolonga el Covid 19 podría llegar a los 650.000.

Una encuesta realizada por Confecámaras a más de 9.000 empresas reveló que a dos meses de confinamiento, el 94% reportaba una reducción dramática en ventas, ingresos y en recursos para sostener nóminas y gastos de arrendamientos.

La ANDI confirmó esa situación al asegurar que a dos meses de aislamiento el 60% de las empresas ya no tenían o se estaban quedando sin flujo de caja para pagar la nómina y se estaban quedando sin liquidez.

Los índices de la pobreza también aumentaron y pasará en el mejor de los casos del 12 al 16 o al 18%.

La pobreza monetaria en Bogotá, que abarca a quienes no logran cubrir sus necesidades alimentarias y que en 2019 afectaba al 11,6% de la población, se ubicó en 15,7%. Esto quiere decir que la pobreza en la ciudad creció 4,1 puntos. Hoy, tenemos 1.250.000 bogotanos que son pobres, 335.000 más de los que teníamos a fines del año pasado.

sectores como el comercio y transporte representan un 20,4% de los ingresos en Bogotá y al paralizarse le dieron un golpe muy fuerte a la economía.

En materia presupuestal de la ciudad, el Plan de Desarrollo en el borrador inicial esperaba invertir 112 billones pesos y los contrajo a 109 billones. Es decir, 3% menos.

La crisis que enfrenta Bogotá también se explica porque el 40% vive en la informalidad y algunos sectores como pequeños negocios, papelerías, peluquerías y cafés han quedado en situaciones muy vulnerables y sin recursos.

La confianza del consumidor se desplomó a -41,3%

2.1.3. Las Finanzas Distritales

A nivel de finanzas Distritales y recursos públicos, con el Covid 19 se tuvieron que repensar o replantear los proyectos y programas, programas, estrategias y acciones, y hasta la institucionalidad

de la política social y económica que traíamos y de la que se pensaba, la cual iba a estar contenida en el Plan de Desarrollo de la actual administración.

Todos los entes territoriales, sin excepción alguna, han tenido que reformular sus Planes de Desarrollo para el cuatrienio. Bogotá no escapa a esta situación y si antes sus objetivos eran lograr un determinado nivel de crecimiento o un número de obras y empleos, ahora tendrán que enfocarse en recuperar el terreno perdido con la pandemia, capitalizando los aprendizajes y los canales de solidaridad, redistribución y reactivación económica creados para atender y mitigar los efectos de la pandemia.

Bogotá tuvo que hacer una recomposición del gasto y una refocalización hacia programas y proyectos que contribuyan a atender la emergencia y reactivar la economía. Por esto, los recursos para el primer objetivo del plan aumentaron \$7,1 billones y alcanzan los \$52 billones.

La principal preocupación respecto del Plan de Desarrollo 2020-2024, radica en la gestión presupuestal, en la gestión del gasto de inversión y la inflexibilidad del presupuesto que se manifiesta en rentas de destinación específica y las derivadas de las vigencias futuras, que no van a permitir un mayor margen de maniobra para las finanzas del Distrito, máxime si se tiene en cuenta que pese a que en los años 2016 a 2019 si bien creció el PIB de la Nación y del Distrito, no se lograron, los resultados esperados y en este momento la pandemia actual, hace prever resultados negativos para esta magnitud macroeconómica en los años 2020 y 2021 y hasta en el 2022, situación que puede hacer aún más difícil que se logró lo programado en el Plan de Desarrollo 2020–2024.

Para el caso de Bogotá, la inflexibilidad que acusa el Presupuesto Distrital supera el 53%, en porcentajes representativos que no permiten un margen de maniobra adecuado para enfrentar una crisis sanitaria y la reactivación social y económica como la que se vive.

De otra parte, el Plan Financiero del PDD, necesariamente tuvo que desagregarse por cuenta del COVID 19, y por ello, su Plan Plurianual de Inversiones viene dirigido a soportar, todos los recursos que se invertirán para las prioridades, los logros, programas y proyectos del PDD, y los que va a demandar la atención de la emergencia y la recuperación social y económica de la ciudad.

El Covid incidió y cambió los aspectos sociales, económicos, ambientales, laborales, de desarrollo y planeación que se tenían previstos y ahora compromete significativos recursos y programas para mitigar sus impactos y proceder a una recuperación económica de la ciudad.

El Plan de Desarrollo, Acuerdo 761 de 2020, presupuestó en su plan Financiero, recursos del orden de \$ 109 billones 284 mil millones para financiar los proyectos, programas y metas y plan de obras del Plan de desarrollo. De los \$109,2 billones, \$38,3 se solicitó ayuda por la Alcaldesa al Gobierno Nacional para la financiación del PDD, concretamente para atender inversiones en infraestructura, con \$30 billones, primera infancia con \$23.432 millones, para atender la emergencia con \$1,34 billones; Bogotá solidaria con \$2 billones y \$4,8 billones del Sistema General de participaciones. El total general de inversiones para la reactivación social y económica va a ser de \$53.357 millones.

Frente a este panorama tan incierto, para la reactivación económica se van a requerir inversiones del orden de 40,5 billones y \$3,55 billones para atender la emergencia, y muchos de estos recursos van a depender de la ayuda solicitada del Gobierno Nacional.

De manera que las finanzas del Distrito y las de financiación del Plan de Desarrollo no están muy claras en sus proyecciones, y resulta igualmente incierto saber cuánto nos va a constar reactivar sectores como la inversión, el turismo las industrias creativas, las pymes, la productividad de las localidades, la competitividad de la ciudad región.

El Sector Hacienda tiene la gran responsabilidad de realizar la planeación fiscal con el fin de garantizar la sostenibilidad de las finanzas orientada al financiamiento de los planes y programas de desarrollo, situación bastante difícil en una situación como la que enfrentamos actualmente.

2.1.4. La economía de los Hogares

En lo referido a la economía de los hogares, a hoy, se estima que de cada 100 pesos que ingresan a las arcas familiares, poco más de 20 van al pago de deudas (capital e intereses), que es un nivel de deuda aceptable, pero hoy con esta pandemia y con el confinamiento, con el aparato productivo a media marcha y de cara a una recesión, la cifra ahora se ve con mucha preocupación, porque se está casi llegando al porcentaje recomendado no superior al 30% de los ingresos.

La deuda actual de los hogares con la sola banca se estima en 234 billones, de los cuales el 67,2% son préstamos de consumo y por deudas hipotecarias es del 32,8% y en este momento, las personas independientes, los que generan muy pocos ingresos o no están generando nada, estarán recurriendo a su capacidad de endeudamiento aprovechando los alivios que dan los bancos.

Sin embargo, una vez terminada la crisis no va a haber capacidad rápida de reactivar sus ingreso y por consiguiente estarán más endeudados que antes, los pagos de sus obligaciones no cesan, ni se están eliminando las deudas con los alivios, la deuda sigue intacta pero con un mayor capital por pagar. Es ahí donde se debe tener preocupación.

Las familias de menores ingresos le deben a la banca cerca de 60.100 millones en créditos de bajo monto y en este contexto hay que cuidar la salud financiera para no caer en riesgo de sobreendeudamiento impagable, en pérdida de capacidad de pago, en insolvencias y quiebras, en incumplimiento de obligaciones tributarias que están próximas a vencerse (impuesto predial, vehículos, ICA), todo lo cual puede afectar las finanzas distritales.

2.1.5. Instrumentos para la reactivación económica en el Distrito Capital.

El **Plan de Desarrollo de Bogotá**, 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”* constituye el marco de acción de las políticas, programas, estrategias y proyectos de la administración distrital, para lograr una redistribución más equitativa de los costos y beneficios de vivir en Bogotá, impulsar la recuperación de la actividad socioeconómica y cultural asociada al control de la pandemia del Covid-19 al poner de manifiesto necesidades que obligan a fortalecer o abordar nuevos programas en el marco de la “Nueva Normalidad”.

El Objetivo general del Plan de Desarrollo aludido, que se plantea en el Artículo 2°, es el de consolidar un nuevo contrato social, ambiental e intergeneracional que permita avanzar hacia la igualdad de oportunidades, recuperando la pérdida económica y social derivada de la emergencia del COVID-19,

capitalizando los aprendizajes y los canales de solidaridad, redistribución y reactivación económica creados para atender y mitigar los efectos de la pandemia y de esta forma construir con la ciudadanía, una Bogotá donde los derechos de los más vulnerables sean garantizados a través de: la ampliación de las oportunidades de inclusión social y productiva, en particular de las mujeres, los jóvenes y las familias, para superar progresivamente los factores de naturalización de la exclusión, discriminación y segregación socioeconómica y espacial que impiden la igualdad de oportunidades y el ejercicio de una vida libre, colectivamente sostenible y feliz.

El plan prevé a Bogotá integrada con la región a través de la creación de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y de un POT con visión regional, devolviéndole a la Estructura Ecológica Principal (EEP) su carácter de principal y en consecuencia de ordenadora del territorio, así como un sistema multimodal de movilidad basado en una red de metro regional, acorde con las proyecciones demográficas del censo 2018.

La visión y estructura del Plan Distrital de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI” tiene cinco propósitos y 30 logros de ciudad con metas trazadoras que se orientan al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS en el 2030, y que se ejecutan a través de los programas generales y estratégicos y de metas estratégicas y sectoriales en el presente cuatrienio.

Las metas trazadoras recogen los indicadores de bienestar, valor público y condiciones de vida que busca alcanzar el gobierno Distrital, junto con los esfuerzos de la Nación y el sector privado, enmarcados en el contexto macroeconómico, para el logro de los ODS.

Los Programas generales, de naturaleza sectorial, materializan las intervenciones específicas por parte de los sectores para el logro de sus metas sectoriales y para materializar el PDD.

Los programas estratégicos son intervenciones intersectoriales que buscan destacar temas de gran impacto para materializar la propuesta del Plan y avanzar en el cumplimiento de los logros de ciudad. Estos se miden por el logro de metas estratégicas, que son intervenciones sectoriales destacadas por su significativa contribución a las apuestas definidas en la visión de corto y largo plazo del PDD.

En el Artículo 6° Del Plan de Desarrollo, se desarrollan “**los Enfoques**” en que se fundamenta el Plan y que determinan la manera cómo desde la administración se comprenden y atienden las realidades de sus habitantes y su región.

Uno de esos enfoques es el “**Enfoque territorial**”, que parte de la comprensión del territorio como una construcción social, que tiene particularidades que no solo derivan de los aspectos biofísicos sino también de las relaciones que sobre él se construyen. Entender y atender tales particularidades, cualidades y potencialidades contribuye con el logro de una acción de gobierno más integral y de una inversión pública más eficiente, y permite planear más allá de los límites político-administrativos del Distrito. Implica una planeación del territorio en los distintos niveles: local, distrital y regional y una sensibilidad frente a las disparidades y desbalances existentes entre aquellos niveles. Que conmina a actuar con un criterio básico de justicia territorial, que procure reconocimientos sociales y ambientales de los habitantes y equilibrios o adecuaciones en las políticas públicas de desarrollo y gestión ambiental.

En el Propósito 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática. qué busca o Implica, entre otros, también ocupar el territorio de una manera más ordenada y sostenible y para alcanzar este Propósito se deberán desarrollar “estrategias” que

contribuyan ir con la reactivación económica de la ciudad, desarrollen proyectos de inversión sostenibles en los sectores relacionados con este propósito.

Los **Logros de ciudad** dentro de este Propósito, señalado en el numeral 15, está el de **intervenir integralmente áreas estratégicas de Bogotá teniendo en cuenta las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales.**

Así mismo tenemos el **Propósito 5. Construir Bogotá - Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente**, que busca o implica implementar las estrategias que permiten a la administración, desarrollar alianzas públicas y privadas y de integración regional para el logro de sus propósitos.

Los **Logros de ciudad** dentro de este Propósito, señalado en el numeral 28, está el de **Promover procesos de integración y ordenamiento territorial en la Bogotá – Región. sostenibles social, económica, ambiental e institucionalmente.**

En este mismo sentido, en el **Artículo 13. Programas estratégicos**. En el marco del presente Plan de Desarrollo Distrital se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos, entre otros:

Programas Estratégicos Propósito 1: Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.

4	Reactivación y adaptación económica a través de esquemas de sostenibilidad sostenible	41	Formular apuestas territoriales para fortalecer las acciones y políticas de desarrollo económico de sectores estratégicos para la ciudad	Porcentaje (%) de avance en la formulación de apuestas territoriales para fortalecer las acciones y políticas de desarrollo económico de sectores estratégicos para la ciudad	0%	SDP, 2020	100%
---	---	----	--	---	----	-----------	------

Programa 32. Revitalización urbana para la competitividad. La Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales de la ciudad y las de sus localidades.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo, la revitalización urbana se asegura de impulsar la economía, la productividad y competitividad de la ciudad y de las localidades donde se interviene y consolida el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

La revitalización urbana incluye desde acciones de acupuntura urbana hasta intervenciones de renovación urbana como estrategias para la transformación de la ciudad construida, con la participación de la ciudadanía. Así se buscará, entre otros:

– El mejoramiento de los sectores industriales y las aglomeraciones económicas existentes de Bogotá, **con el fin de fortalecer los usos y actividades económicas, así como la consolidación de nuevos centros económicos en las localidades de Bogotá con áreas de especialización productiva en la ciudad.**

Como podemos ver, estas normas del Plan de Desarrollo citadas, constituyen en parte el soporte normativo en que se fundamentan los objetivos propuestos en este Proyecto de Acuerdo, al establecer

un grado de intervención en aquellas las UPT o Distritos, caracterizados por el POT como deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial, para que en ellos se fomente la inversión, según el tamaño de la empresa, su caracterización, a quien haga inversión en un tope de UVT, a quien genere una mayor infraestructura y generación de empleo directo en ellas, para un mayor desarrollo y competitividad para ellas.

Se trata de beneficiar a la población allí residente, a la que se encuentren desempleadas, a los jóvenes mayores de 25 años, a las mujeres, a las madres cabeza de familia, a adultas mayores, a los que quieran invertir, establecerse, relocalizar sus actividades de industria y comercio y a los ejerzan dichas actividades allí, bajo unos beneficios o exenciones en materia de impuesto de Industria y Comercio y complementarios.

2.1.6. La Reactivación

Sin duda toca de manera gradual recuperar y hacer crecer la economía, salvar el tejido productivo y el empleo de las pequeñas y medianas empresas, aumentar la productividad y la competitividad de la ciudad, las localidades, las UPZ y la Región, en el campo de la inversión, hay que atacar las circunstancias que restringen el quehacer empresarial, como las altas tasas impositivas y el excesivo costo del capital. De igual manera, es prioritario refinar la estrategia de atracción de inversión extranjera, de modo que se eleve su participación en la economía distrital, se diversifiquen los sectores de destino y se desarrollen clústeres que permitan integrar la producción en cadenas globales de valor, seguir avanzando en la reducción del trabajo informal, teniendo en cuenta que su productividad es 50% menor que la del mercado formal.

-El plan de reactivación va a comprometer un mayor endeudamiento de la ciudad ya que la inversión por covid va a ser de \$53 billones, más de la mitad del presupuesto del cuatrienio.

-El plan de contingencia para reactivar las finanzas no apunta a subir los impuestos. Los plazos de cobro se extendieron, como el predial hasta agosto con descuento del 10% .

-Se tendrán que generar 500.000 empleos con obras públicas de infraestructura como el metro y los regiotram del norte y occidente. También se planea apoyar 100.000 micro y pequeñas empresas.

El gobierno Nacional y el Distrital han implementado ayudas y subsidios y han establecido canales de financiación tanto para las personas como para las empresas y pymes y minipymes y ha ordenado se reactivaron algunos sectores. En Bogotá, se puso en marcha el proyecto de 24 horas para evitar aglomeraciones y a la vez darle un respiro a la economía y también se realizaron dos días sin IVA para reactivar la economía.

-A los sectores de Salud y abastecimiento que han funcionado de manera permanente, se suman la reactivación de sectores como la construcción, la manufactura, y el comercio.

También va a hacer necesario disminuir los incentivos a permanecer en la informalidad, más apoyo a las pymes y emprendimientos con más opciones de financiamiento y acompañamiento, ya en el Plan Marchalls se lograron importantes avances, descuentos en los impuestos predial, de industria y comercio, se tomaron medidas para fomentar la formalización empresarial y se le crearon incentivos.

El Cupo de endeudamiento va a permitir reactivar la inversión en obras de infraestructura públicas, que venían de la administración pasada y de obras nuevas que se harán en virtud del PDD; se van a introducir herramientas para una mayor empleabilidad de jóvenes, de Ninis, mujeres, madres cabeza de familia y mujeres en edad adulta, expandir el espacio fiscal con condiciones de financiamiento más favorables con reestructuraciones y refinanciamiento de deuda y combinarse con mecanismos innovadores de financiamiento,

El presupuesto para 2021 va a permitir con lo proyectado en los recursos, cumplir con los programas, proyectos del Plan y reducir el Gasto público, dinamizar el comercio y las redes locales, distritales de producción.

Sin embargo se requiere mejorar las condiciones del mercado con un efecto multiplicador económico, fomentar la inversión, mayor infraestructura y mayor generación de empleo, tal como se propone en este Proyecto de Acuerdo y se deberán motivar incentivar estas situaciones con beneficios tributarios en materia del impuesto ICA y Complementarios, que también constituye otro de los objetivos del presente Proyecto de Acuerdo.

Igual sucede con las Localidades y UPZ de la ciudad, que van a verse unas más afectadas que otras en su crecimiento, desarrollo y economía, por la emergencia del Virus del COVID, y con un panorama a futuro muy preocupante. En efecto, en el tejido empresarial de Bogotá, con asiento en las localidades, van a tener que soportar todo el costo social y económico que nos significó y representó el frenar o cerrar la actividad productiva e industrial como consecuencia del aislamiento obligatorio.

De acuerdo con el “Boletín Estadístico – Dinámica Empresarial de Bogotá II Trimestre 2019”⁶, el comportamiento de las empresas en las localidades a junio de 2019, era el siguiente: **Suba** es la Localidad de Bogotá con el mayor número de empresas y establecimientos de comercio con **104.390**, que representa el **12,3 %** de la Ciudad. Le siguen **Usaquén**, con **87.904** empresas (10,4 %); **Chapinero**, con **86.652** empresas (10,2 %), **Kennedy**, con **84.181** empresas (9,9%); **Engativá**, con **78.998** empresas (9,3%) que representan el 51,2% de las empresas de la ciudad y que al estar cerradas o sin poder tener abiertas su producción y ventas, sufren de pérdidas económicas significativas que las puede llevar incluso al cierre definitivo o a la quiebra al no poderse reactivar en el corto plazo.

Démonos cuenta que hay localidades que no tienen una figuración empresarial significativa como otras que si la tienen, sin que ello quiera decir que no tienen actividad empresarial, puesto que si la tienen, Veamos: Ciudad Bolívar tiene 25.550 empresas (3.0%), Usme 11.460 empresas (1,3%), Bosa con 32.347 (3,8), y del grado porcentual de participación, así mismo va a depender su nivel de inversión, sus tasas de empleo, y la productividad de la localidad, que como podemos ver es muy baja y no genera las posibilidades que se demandan en materia de desarrollo.

Así mismo si miramos por actividad económica, del total de empresas con matrícula activa en la ciudad, tenemos que hay sectores de la Economía que inciden unos más que otros. Por ejemplo podemos ver como el 30,4% es de Comercio, 13,7% es de Servicios profesionales y 12,3% es Industria, entre los más sobresalientes.

Si trasladamos estas cifras a las Localidades, vemos que en varias de ellas no se han instalado comercios de grandes superficies, industrias sobresalientes, empresas de manufactura, sectores de hoteles y turismo, de alimentos y bebidas a gran escala, de servicios sociales como vivienda y de educación superior y menos inversión e infraestructura en materia de turismo, porque entre otras cosas, no se ha generado ni la oferta ni la demanda necesaria de estos sectores pese a tener la población suficiente y una extensión territorial donde podrían instalarse allí y que requieren o demandan, ser jalados e implementados en esas localidades carentes, para que a su vez generen otros factores económicos que contribuyan a un mayor progreso en ellas.

⁶ file:///C:/Users/COMPAQ/Downloads/dice201-dinamicaempresarial-31062019.pdf

Las siguientes cifras así lo demuestran: El 96,9% de las empresas registradas en la ciudad son microempresas, equivalente a 821.107 empresas, el 2,3% son pequeñas empresas (19.684 empresas), el 0,5% son medianas (4.269 empresas) y el 0,2% son grandes (1.954 empresas).

En su mayoría, las microempresas estaban localizadas en Suba (12,3%), Usaquén (10,2%), Kennedy (10,1%), Chapinero (9,8%) y Engativá (9,3%).

Las pequeñas empresas tienen su dirección comercial principalmente en Chapinero (18,1%), Usaquén (12,5%), Suba (9,3%), Barrios Unidos (7,6%) y Puente Aranda (7,1%).

Las medianas empresas se encuentran principalmente en Chapinero (21,6%), Usaquén (13,5%), Fontibón (9,7%), Suba (8,6%) y Barrios Unidos (8,5%).

Las grandes empresas se encuentran localizadas principalmente en Chapinero (24,7%), Usaquén (9,8%), Fontibón (9,8%) y Barrios Unidos (9,4%).

El 50,7% de las empresas con matrícula activa en la ciudad están constituidas como personas naturales que equivalen a 429.138 empresas, el 26,2% como Sociedad por Acciones Simplificada (221.584 empresas), el 17,0% como sociedades limitadas (143.694 empresas). Estos tres tipos de empresas representan el 93,8% de las empresas matriculadas en la ciudad, lo cual se demuestra al ver el comportamiento de las empresas conforme con su organización jurídica y la siguiente gráfica a continuación. .

Por Organización Jurídica de las empresas, el comportamiento de las empresas se manifiesta así con los siguientes indicadores. Veamos:

Cuadro 2
Bogotá D.C. Empresas activas según tamaño
A marzo de 2019

LOCALIDAD	GRAN EMPRESA	MEDIANA	MICRO	PEQUEÑA
USAQUÉN	192	576	83.862	2.470
CHAPINERO	483	922	80.715	3.556
SANTA FE	76	160	32.963	762
SAN CRISTÓBAL	9	15	17.875	164
USME	4	10	11.379	78
TUNJUELITO	7	27	14.062	182
BOSA	26	34	32.867	267
KENNEDY	96	211	82.831	1.323
FONTIBÓN	192	414	38.136	1.306
ENGATIVÁ	128	313	76.644	1.481
SUBA	144	366	101.313	1.834
BARRIOS UNIDOS	183	361	41.141	1.498
TEUSAQUILLO	105	226	36.953	1.114
LOS MÁRTIRES	37	105	31.482	890
ANTONIO NARIÑO	16	43	17.191	379
PUENTE ARANDA	151	327	40.939	1.390
CANDELARIA	36	17	8.575	116
RAFAEL URIBE URIBE	7	30	23.431	295
CIUDAD BOLÍVAR	29	45	25.286	244
SUMAPAZ	-	-	9	-
SIN LOCALIDAD	33	67	23.453	335
TOTAL BOGOTÁ	1.954	4.269	821.107	19.684

Fuente: Registro mercantil CCB

Cálculos: DICE - SDP

De esta gráfica y de este análisis podemos concluir que hay localidades como Ciudad Bolívar, Usme, Bosa, Kennedy y suba, lo que tienen es establecimientos de comercio pequeños, de los cuales no se genera empleo o mano de obra, que poco reportan a la economía de la ciudad y que apenas son un medio de supervivencia de los hogares. Dicho comportamiento y tendencia debe cambiar para generar otras muy distintas, que potencialicen y dinamicen otros sectores con mayor influencia y rentabilidad económica y social.

Igual sucede en materia laboral en Bogotá y sus Localidades. Veamos:

La Encuesta Multipropósito 2017 permite hacer una aproximación al contexto laboral de Bogotá, a través de la información obtenida sobre la actividad principal (trabajar, buscar trabajo, estudiar, etc.), que se realizaron en la Encuesta.

Los principales indicadores de mercado laboral que se tienen en cuenta son la Población en Edad de Trabajar (PET), definida como la población de 12 años y más en la zona urbana. La PET se clasifica en Población Económicamente Activa (PEA), es decir las personas que trabajan o están buscando trabajo y la Población Económicamente Inactiva (PEI). A su vez, la PEA está conformada por las

personas en edad de trabajar que trabajan (ocupados) y los que desean trabajar (desocupados). Veamos la siguiente gráfica:



Las localidades con mayor PEA en la ciudad son Suba (16,5%), Kennedy (15,0%) y Engativá (11,0%), que también son las localidades con mayor población ocupada y desocupada en comparación con el total de la ciudad.

La Tasa global de participación (TGP) refleja el porcentaje de la población que se encuentra en el mercado laboral y se mide como la relación porcentual entre la Población Económicamente Activa (PEA) y la Población en Edad de Trabajar (PET). En Bogotá la TGP alcanzó un 62,2%, siendo más alta en Usaquén (65,1%), Chapinero (64,3%) y Suba (64,2%).

La Tasa de ocupación (TO) se mide como la relación entre las personas que está trabajando (Ocupados) y la Población en Edad de Trabajar (PET). En Bogotá el 56,2% de la PET trabajó al menos una hora en la semana anterior a la realización de la encuesta (Tasa de Ocupación). Las localidades con las tasas de ocupación más altas son Suba (16,8%), Kennedy (14,9%) y Engativá (11,1%).

La Tasa de desempleo se mide como la relación entre las personas que buscan trabajo (Desocupados) y la Población Económicamente Activa (PEA). Según los resultados de la Encuesta Multipropósito 2017, en Bogotá la tasa de desempleo alcanzó un 9,7%. Las localidades con las tasas de desempleo más altas son Usme (13,5%), Ciudad Bolívar (12,6%) y Santa Fe (12,1%).

BOLETÍN ESTADÍSTICO - DINÁMICA EMPRESARIAL DE BOGOTÁ II TRIMESTRE 2019

Cuadro 5. Bogotá D.C. Principales indicadores de mercado laboral
2017

LOCALIDAD	Población en Edad de Trabajar (PET)		Población Económicamente Activa (PEA)		Población Económicamente Inactiva (PEI)		Tasa Global de Participación (TGP)		Tasa de Ocupación (TO)		Tasa de Desempleo (TD)	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Usaquén	409.886	266.949	6,3	142.937	5,6	65,1	245.877	6,4	60,0	21.071	5,1	7,9
Chapinero	111.669	71.777	1,7	39.892	1,5	64,3	68.069	1,8	61,0	3.708	0,9	5,2
Santa Fe	76.846	48.567	1,1	28.279	1,1	63,2	42.706	1,1	55,6	5.861	1,4	12,1
San Cristóbal	321.145	196.864	4,6	124.281	4,8	61,3	173.643	4,5	54,1	23.222	5,7	11,8
Usme	274.099	147.901	3,5	126.199	4,9	54,0	127.863	3,3	46,6	20.038	4,9	13,5
Tunjuelito	158.755	93.589	2,2	65.165	2,5	59,0	82.802	2,2	52,2	10.787	2,6	11,5
Bosa	596.879	366.542	6,6	230.337	6,9	61,4	327.693	6,6	54,9	38.849	9,5	10,6
Kennedy	1.019.894	634.490	15,0	385.403	15,0	62,2	571.821	14,9	56,1	62.669	15,3	9,9
Fontibón	356.010	221.833	5,2	136.176	5,3	62,0	202.360	5,3	56,5	19.474	4,7	8,8
Engativá	758.278	468.393	11,0	288.885	11,3	61,8	426.349	11,1	56,2	42.044	10,2	9,0
Suba	1.088.229	699.040	16,5	389.189	15,1	64,2	641.626	16,8	59,0	57.415	14,0	8,2
Barrios Unidos	238.091	148.922	3,5	91.169	3,5	61,7	136.220	3,6	67,2	10.702	2,6	7,3
Teusaquillo	126.016	79.086	1,9	46.929	1,8	62,8	75.290	2,0	59,8	3.789	0,9	4,8
Los Mártires	82.947	53.028	1,3	29.919	1,2	63,9	48.113	1,3	58,0	4.915	1,2	9,3
Antonio Nariño	93.982	58.785	1,4	35.203	1,4	62,5	53.399	1,4	58,8	5.381	1,3	9,2
Puente Aranda	197.201	125.350	3,0	71.852	2,8	63,6	112.481	2,9	57,0	12.869	3,1	10,3
La Candelaria	19.847	12.664	0,3	7.283	0,3	63,5	11.354	0,3	56,9	1.311	0,3	10,3
Rafael Uribe Uribe	294.409	182.199	4,3	112.211	4,4	61,9	161.904	4,2	55,0	20.294	4,9	11,1
Ciudad Bolívar	589.558	366.698	8,6	222.860	8,7	62,2	320.633	8,4	54,4	46.065	11,2	12,6
Total Bogotá	6.815.842	4.240.673		2.575.169		62,2	3.830.208		56,2	410.464		9,7

Fuente: Secretaría Distrital del Planeación -SDP, Encuesta Multipropósito EM 2017

Nota: La diferencia en la suma de las desagregaciones obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Llama la atención en la anterior gráfica, que hay localidades que tienen la mayor población en edad de trabajar, de población económicamente activa, pero también, sus tasas de población inactiva y de desocupados son muy grandes respecto de las otras localidades y por ello deben generarse mecanismos o estrategias fiscales y de intervención del territorio, que las estimulen.

A lo anterior se suma que los efectos de la pandemia de COVID 19, también afectaron a la población y a la economía de estas localidades y de todas ellas en general. Ello sin duda va a repercutir en el ingreso de sus trabajadores, en la mano de obra, en las tasas de desempleo, en la pérdida o reducción de ingresos familiares y laborales, en insolvencias, quiebras generalizadas, que al juntarse todas generan mayor desequilibrio económico y social, mayor pobreza y desigualdad.

Sin embargo a hoy, la recuperación económica de la ciudad, con la reapertura de los sectores y actividades comerciales, el panorama empieza a mejorar, tal como veremos más adelante.

2.1.7. Las Unidades de Planificación Zonal –UPZ-

Son áreas urbanas más pequeñas que las localidades y más grandes que el barrio. La función de las UPZ es servir de unidades territoriales o sectores para planificar el desarrollo urbano en el nivel zonal. Son un instrumento de planificación para poder desarrollar una norma urbanística en el nivel de detalle que requiere Bogotá, debido a las grandes diferencias que existen entre unos sectores y otros. Son la escala intermedia de planificación entre los barrios y las localidades.

El propósito de las UPZ es definir y precisar el planeamiento del suelo urbano, respondiendo a la dinámica productiva de la ciudad, definir aspectos de ordenamiento y control normativo a escala zonal. Son en total 117 zonas con supuestas características similares en las que el Plan de Ordenamiento Territorial –POT-dividió la ciudad y cada una de ellas está compuesta por barrios y por dos o más UPZ.

La planificación territorial en los entes territoriales tienen visiones encontradas y contradictorias en cuanto a hacer del ordenamiento, el instrumento de gestión, de acuerdo a la población, al territorio y al desarrollo social, económico de cada territorio, sobre todo a la hora de enfrentar los desafíos del desarrollo urbano, del crecimiento y expansión de los territorios, del mejoramiento en la calidad de vida y del aumento de los índices de productividad y competitividad.

Igual sucede con la zonificación del territorio cuando ello se convierte en alternativa para planear, organizar, gestionar, intervenir y ordenar su territorio, definir su desarrollo zonal a través de directrices de planes de desarrollo y complementando la armonización territorial, de acuerdo también con las políticas públicas contenidas en la Ley 388 de 1999 y su decreto reglamentario 3600 de 2007 y en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454 de 2011.

Por ello, esta zonificación territorial enfatiza en el desarrollo urbano y rural, productivo, en su crecimiento, con impacto en las inversiones, tanto públicas como privadas, en la participación ciudadana y en la atención de las necesidades de la población y mejoramiento de su calidad de vida a través de las variables sociales, económicas, laborales, ambientales, culturales y de políticas públicas en esas materias.

Las UPZ en lo que a zonificación y descentralización territorial se refiere, son fundamentales en la División Político Administrativa y de gestión de la ciudad, ya que a través de ellas se armoniza administrativa y financieramente la gestión pública frente a la planeación, ordenamiento y productividad de estas zonas y su interrelación entre sí, con las localidades, la ciudad y la región. Sin embargo, se requiere de Unidades de Planificación mucho más autónomas, dinámicas, más fortalecidas, que

puedan disminuir o eliminar sus disparidades, con más capacidades, con más participación y corresponsabilidad en el desarrollo de ellas, entre lo público y lo privado y la sociedad civil, con sinergias e intereses comunes para dichos objetivos.

En medio de esta contextualización sobre las UPZ, el territorio, su ordenamiento y planeación, es necesario crear e implementar estrategias o acciones de política pública para intervenir y priorizar esos territorios, en su medio físico, social y laboral, de dinamizar su economía y productividad, habida cuenta que algunas UPZ se encuentran rezagadas, deficientes, con densidades poblacionales altas y con bajas densidades empresariales e industriales que no les permite ser competitivas y por eso las estrategias y acciones deben estar acordes con estas situaciones y con lo que nos dejó y se tiene respecto de la pandemia y de sus efectos negativos.

Se trata de hacer que estas UPZ en estas condiciones antes enunciadas, incidan en transformar esas realidades que traen de tiempo atrás, que sean más estratégicas, dinámicas y más vigentes, con capacidad de acción frente a sus problemas y frente a los impactos de la pandemia y logren consolidarse e impulsar mejores condiciones y calidad de vida para quienes allí residen, para que respondan a la dinámica productiva y de reactivación económica de la ciudad, a través de los instrumentos de planificación y gestión que tienen, para facilitar la inversión, mayor infraestructura, generar mayor empleo y rescatar su tejido social, de acuerdo con todas las estrategias de reactivación económica con las que ya se cuenta y acorde también con lo pretendido en este Proyecto de Acuerdo que tiene los mismos fines.

Esta visión para la planificación, ordenamiento y gestión territorial de las UPZ deben estar armónicamente integradas y articuladas con los planes de desarrollo, con el POT vigente y con el nuevo Plan de ordenamiento que se encuentra en estudio por parte de esta administración, así como también con las realidades impuestas por la pandemia, por lo menos mientras exista, para que se establezcan y faciliten los lineamientos de la estructura urbana territorial correspondiente, para que armonicen las normas urbanísticas con el planeamiento zonal, para hacer más flexibles la regulación de la intensidad y la mezcla de usos, las condiciones de edificabilidad, para que haya una mayor generación de suelo que permita en ellos, a través de la inversión, construir mayor infraestructura, mayores oportunidades para todos, especialmente de la población vulnerable y de la que se vio afectada con las consecuencias del covid 19.

Tanto el POT vigente como el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial en estudio, deben cumplir con la función planificadora en sus ámbitos físico y espacial del territorio y de lo zonal, consolidar el desarrollo inmobiliario y de infraestructura, de servicios, así como la ejecución de proyectos estratégicos para su transformación positiva, deben ser una oportunidad para reevaluar la forma en que se ha construido la ciudad y los entornos zonales para ponerlas a tono con sus realidades y necesidades y afrontar los retos del ordenamiento territorial, el crecimiento o expansión de la ciudad, con la resiliencia económica y social por efectos de la pandemia y las estrategias para la reactivación económica, social y productiva.

De otra parte, la ciudad sigue y seguirá creciendo en cuanto a población y extensión y áreas urbanizadas y en pocos años nos convertiremos en una Megalópolis o megaciudad con más de 10 millones de habitantes y con una conurbación que acelera las problemáticas de vivienda, servicios, movilidad, empleo y problemas ambientales, que van a estar íntimamente relacionados con formas de ocupación, densidades altas y diferentes y disperso, que necesariamente nos impone el tener que seguir avanzando hacia un nuevo modelo del territorio más equilibrado, adaptativo, con buena oferta

de servicios, infraestructura y equipamientos cercanos y suficientes, con una planeación donde los soportes físicos y espaciales nos permitan asumir esos desafíos para un desarrollo más armonioso, generalizado, e igualitarios en lo local y zonal y sin disfuncionalidades y segregaciones, como las que hoy existen.

Para cumplir con tales objetivos, es necesario una mayor inversión pública e incentivar a la inversión privada y porque no la publico-privada bajo esquemas de asociación, para suplir las deficiencias, mejorar las condiciones de cercanía en la oferta de servicios y equipamientos sociales, para una densidad más compacta, cercana e integrada a su entorno urbano y natural y con calidad de vida que satisfaga las tasa de crecimiento poblacional, para generar más empleo, con áreas de actividades más reconocidas normativamente ya que en la actualidad esas actividades no obedecen a la dinámica de las actividades urbanas y zonales ni a sus necesidades ni entornos.

Por ello hay que avanzar en zonas más productivas y competitivas, facilitando la multiplicidad y mezcla de usos, mitigando los impactos de la falta de tejido empresarial, industrial y comercial de alto impacto, generar mayor diversidad en las formas de producción y de empleo y mayores oportunidades de desarrollo individual y colectivo para la gente, especialmente de aquella afectada por los efectos e impactos del Covid 19 en lo económico y social, y por ello se considera que este proyecto de Acuerdo que hoy se somete a consideración de este Concejo puede coadyuvar hacia tales objetivos, máxime cuando se proponen soluciones que van a beneficiar a los residentes de los sectores, a jóvenes, a mujeres, a madres cabeza de familia y a quienes se quedaron sin empleo y sin ingresos.

Bogotá, sus localidades y sus unidades de planeamiento zonal, deben tener la capacidad para crear mayores condiciones de inversión en sus territorios, de tener el capital humano, empresarial, industrial y comercial que reactive a estos sectores con mayores actividades productivas, en hacer más atractivo el territorio para las personas y para las empresas, industrias y el comercio, con mayores aglomeraciones económicas y sociales y con generadores de puestos de trabajo, para que haya en estos territorios empresas y comercio localizado, máxime si para lograr todo ello, se puede aprovechar de los beneficios y ventajas de los incentivos fiscales o tributarios, más concretamente para los efectos de este Proyecto de Acuerdo, en el impuesto de industria y comercio y sus complementarios de avisos y tableros, como soportes de ese desarrollo y mejoramiento de calidad de vida.

Estas UPZ o unidades de planeamiento territorial, desarrollan y complementan el POT con el objeto de ordenar sectores específicos del territorio que requieren un proceso adicional de planeación, precisando o asignando la norma urbanística, estableciendo su interrelación con instrumentos de gestión y financiación y previendo mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del desarrollo urbano y por ello hay que identificar las necesidades y potencialidades de los territorios y facilitar la dotación de las infraestructuras requeridas para soportar sus dinámicas urbanas, que como ya hemos visto en muchas localidades son deficientes e inequitativas.

Para los efectos de este Proyecto de Acuerdo, estas unidades territoriales de planeamiento las denominamos Unidades de Planeamiento Territorial UPT o Distritos, que han de corresponder a las unidades que defina el nuevo Plan de ordenamiento para Bogotá y son las unidades en donde se busca se realice la inversión para acceder a los beneficios tributarios de la reactivación económica según lo dispuesto en el presente Acuerdo.

2.1.8. Las actividades económicas en Bogotá

Las actividades económicas de una ciudad son conceptos muy ligados al desarrollo, mientras que el crecimiento económico es el aumento de la producción o del valor de bienes y servicios finales producidos por una economía (país o región) en un determinado período de tiempo, que la hace más productiva y competitiva. De manera que desarrollo, productividad y competitividad son conceptos muy afines y necesarios entre sí.

De acuerdo con el Observatorio de desarrollo Económico⁷, en efecto, Bogotá, con sus más de 7 millones de habitantes y 518 Km² de superficie se constituye en la ciudad más densamente poblada del continente americano, siendo la novena ciudad en el mundo en este indicador, superando ciudades como Shanghai, Beijing, Delhi, Tokyo o New York. Sin embargo, al evaluar y comparar la riqueza económica generada en el Distrito Capital con otras ciudades, Bogotá ocupa un modesto 58° lugar. Esto último pone de relieve las enormes diferencias en materia de productividad, competitividad y, en últimas, de desarrollo que existen entre las economías del, llamado, primer mundo y las economías emergentes como la colombiana.

Bogotá, es el principal polo de desarrollo y crecimiento económico del país y se constituye en la economía regional más grande del país al generar más del 26% del PIB nacional, aún con la pandemia de covid 19 y sus efectos devastadores en la economía. Esa participación se explica en parte por el tamaño del mercado inmediato que supera los 11 millones de personas (Bogotá y región).

Si se examina la composición sectorial del PIB bogotano, antes de la pandemia, un buen porcentaje del PIB de la ciudad, el 70%, se concentra en el sector terciario (servicios, intermediación financiera y actividades de comercio) y cerca del 14% corresponde a la Industria, lo que demuestra y hace relevante la vocación económica de la ciudad. Si bien la producción industrial no se concentra especialmente en el casco urbano del Distrito Capital, la actividad industrial gravita a su alrededor, 22% del PIB de Cundinamarca corresponde a producción industrial.

Bogotá es el motor de la economía por la dinámica de sus actividades productivas y el tamaño de su población (más de 8 millones de habitantes, el 22% de la población nacional). Es la mayor plataforma empresarial del país: 32% de las empresas registradas en Colombia. En 2019 en la jurisdicción se crearon 93.865 empresas y el total llegó a 523.000. Bogotá es el primer mercado de trabajo del país con 4,2 millones de ocupados principalmente en actividades de servicios, 78%⁹, la industria 15% y la construcción 6%. Es la ciudad más atractiva para la inversión extranjera.

En el tercer trimestre del 2019, la economía bogotana creció 3.4%, superior al nacional 3.1%, al de América latina 0.2% - 0.5% y al mundial de 3%. Entre los factores favorables que sustentaron el crecimiento de la economía regional se destacan: El crecimiento real en 12 de los sectores productivos, especialmente de las actividades financieras y los servicios a las personas y a las empresas; la recuperación de la producción industrial, el buen desempeño de las ventas reales del sector comercio y de las importaciones.

Así mismo, el crecimiento positivo en la creación de empresas, la consolidación como el primer destino turístico en Colombia a donde llegan alrededor de 12 millones de turistas (2 millones de origen extranjero). El mejor posicionamiento internacional de Bogotá entre las mejores ciudades para invertir, localizar y los negocios.

⁷ http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/ActividadEconomicaBogota.pdf

El crecimiento de la economía bogotana durante el segundo trimestre de 2019⁸ se explicó principalmente por la variación anual positiva de los sectores de comercio, información y comunicaciones y actividades financieras. Es de resaltar que todas las actividades productivas tuvieron un crecimiento positivo durante este trimestre.

El crecimiento del sector de comercio, reparaciones, transporte, alojamiento y servicios de comida fue de 4,9%, el cual se explicó por la variación positiva de todos los subsectores comercio y reparaciones (5,0%), transporte y almacenamiento (4,6%) y alojamiento y servicios de comida (5,1%).

Por su parte, el crecimiento del sector de información y comunicaciones creció 4,8%; lo que es 4,1 puntos porcentuales superior al crecimiento del segundo trimestre de 2018. Este crecimiento se explica por la mayor adquisición de servicios de almacenamiento en la nube por parte de las empresas, el desarrollo de software, los estrenos de películas taquilleras, y la participación de equipos bogotanos en competiciones internacionales, lo que significó un aumento en la audiencia.

Por el lado del sector comercio, que creció 5,3% en el tercer trimestre de 2019, es de resaltar que todas sus desagregaciones – comercio al por mayor y al por menor, reparaciones, transporte, alojamiento y servicios de comida también registraron un crecimiento homogéneo.

En Bogotá, más del 83% de las empresas con matrícula comercial son microempresas, mientras 12% se cataloga como pequeña empresa, por lo tanto el 4.7% restante corresponde a mediana o grande empresa. Las actividades económicas en las cuales se desenvuelven estas empresas son, de nuevo, el comercio y los servicios. Sólo una muy pequeña proporción de las mismas se adelanta actividades manufactureras.

La constitución de empresas en el distrito se concentra, guardando proporción con las matriculadas, en la micro y pequeña empresa. Independientemente del lugar en el que se desarrolla la actividad económica, la mayoría de las unidades económicas corresponden a micro y pequeña empresa.

La recuperación económica de los últimos meses de 2020, ha mejorado las cifras e indicadores económicos de una manera sostenida. La reapertura de los sectores productivos ha conducido no solo a indicadores positivos en el desempeño de la industria, el comercio y los servicios, sino también en la recuperación de millones de puestos de trabajo.

Según el DANE, el desempleo (Total Nacional) ya se redujo en octubre de 2020 a un 14,7%; el IPC a noviembre de 2020 ya estaba en -015% y el PIB en el tercer trimestre de 2020 disminuyó en su tendencia negativa a -9,0%, que es un panorama más favorable que el del segundo trimestre del año, comprendido entre los meses de abril, mayo y junio. En el periodo pasado, Colombia tuvo un crecimiento económico de -15,7%, lo que hace el actual pronóstico 6,57 puntos porcentuales sea más positivo.

La economía Bogotana se ha venido recuperando de manera lenta pese a que en la ciudad ya se han reactivado más del 90% de los sectores⁹, sin embargo el consumo y las ventas que hacen parte de ese motor de la reactivación no van a la misma velocidad ya que lo esperado es que la facturación por ventas de los sectores lleguen por lo menos al 50, 60 y en algunos casos al 80% de lo que era antes de la pandemia, pero todavía la ciudad está lejos de esas metas. Por eso la gran mayoría de sectores

⁸ <http://www.desarrolloeconomico.gov.co/noticias/producto-interno-bruto-bogota-crecio-37-y-36-segundo-y-tercer-trimestre-2019>

⁹ <https://www.eltiempo.com/bogota/coronavirus-en-bogota-lenta-recuperacion-de-la-economia-en-la-ciudad-541499>

ven el panorama económico y su reactivación con mucha cautela, máxime también porque existe el temor por una eventual segunda ola de la pandemia que obligue a cuarentenas estrictas.

Hay algunos sectores y actividades de la economía Bogotana también, como bares, discotecas, grandes espectáculos y colegios y universidades públicas que aún no reabren actividades. Estos representan menos del 10 por ciento de los sectores, según la Secretaría de Desarrollo Económico, y no se tiene claridad de cuándo podrán reactivarse. En una situación similar están los colegios y jardines privados. Solo 72 se han registrado y 41 han sido habilitados. Los parques temáticos apenas abrieron sus puertas hace poco.

Un reciente sondeo de la Cámara de Comercio de Bogotá con 400 empresarios indica que solo el 22 por ciento de los empresarios han visto una mejoría en sus ventas en los primeros días de apertura y que el 52 por ciento tienen fundadas las esperanzas en que las ventas sean “mejores” o “mucho mejores” en este último trimestre que está comenzando.

Otros sectores como el comercio electrónico, que fue uno de los beneficiados con la pandemia por el traslado de las transacciones on line, habían crecido un 78% entre enero y agosto frente al periodo de 2019. El gasto de los hogares bogotanos tampoco crece al ritmo esperado ni crece al ritmo del resto de los colombianos, los servicios por fuera del hogar, como el entretenimiento, pesan más en la capital que en las otras ciudades, pero esos sectores aún no están abiertos al público.

Las mediciones de la firma Raddar indican que en agosto el gasto de las familias en Bogotá era del -0,8 %, por debajo del -0,1 % nacional. También se tiene que el gasto de los hogares bogotanos, que pesa un 36 por ciento en el gasto total de los colombianos, se ha recuperado, pero no al ritmo esperado y no descarta que la tendencia sea parecida, más cuando se viene el mes de la reactivación de los pagos de cuotas de créditos, que habían sido suspendidas por la cuarentena.

También se destaca, que en Bogotá ya se recuperó la mitad de los empleos perdidos durante la pandemia. El Dane había estimado que en Bogotá se perdieron un millón de puestos, es decir, se han recuperado unos 500.000 y eso va a impactar en un mayor consumo.

En el marco de la recuperación de la ciudad, la Administración Distrital también resalta como un factor clave la estrategia ‘Bogotá a cielo abierto’, con la que han podido activarse 6.900 restaurantes, con 400.000 clientes, y se han jalonado otros sectores. Este programa, además, ha permitido recuperar 140.000 empleos.

Según Fenalco, ‘Bogotá a cielo abierto’ le ha significado al sector gastronómico que opera en el espacio público un crecimiento cercano al 80% y los que funcionan al interior, que deben cumplir un aforo, un aumento en las ventas del 50%.

Desde julio, la recuperación está siendo exponencial, y en la medida que el comercio al detal empiece a reactivarse comenzará a consumir sus inventarios y a jalonar a sus proveedores, la industria de la manufactura.

Fenalco señala que del total de empresas autorizadas para reactivarse, el 94 por ciento son establecimientos de comercio y servicios, y eso equivale a cerca de 510.347 trabajadores que regresaron a sus puestos de trabajo. Con la reactivación los empresarios de vestuario y textiles, por ejemplo, han incrementado sus ventas en un 40% después de que durante la pandemia cayeron entre 50 y 80%, luego la reactivación es cierta pero lenta.

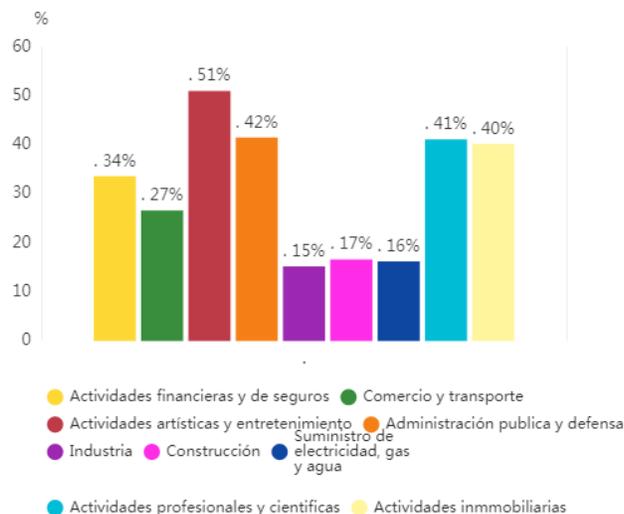
El gremio también reporta como prometedor que el flujo de personas en los centros comerciales aumentó un 300 por ciento en promedio, y pone como ejemplo que si uno de estos establecimientos recibía 9.000 personas al día en la cuarentena, ahora está recibiendo 26.000. Claro que eso no se compara con los 70.000 de antes de la pandemia.

En cambio, los sectores automotor y estaciones de gasolina siguen con ventas en terreno negativo, pues se han reducido casi un 50 por ciento. Y como los vehículos tienen menos rodamiento, su consumo en combustible, repuestos y llantas también es menor, lo que afecta a negocios de autopartes.

La actual coyuntura también ha golpeado a los informales ya que a diferencia de otros sectores, ellos tienen un decrecimiento del 60% y explican esto en que muchos desempleados están ahora en el rebusque en la calle y los ciudadanos siguen temerosos al contagio y no acuden a sus tendidos.

En un reciente artículo de la Cámara de Comercio de Bogotá –CCB– sobre “Economía dinámica, incluyente e innovadora y sobre el crecimiento económico”¹⁰ se mostraba el grado de participación de los más principales sectores económicos de Bogotá en los del país en el segundo trimestre de 2020 y cuál era su valor agregado frente a ellos. En la siguiente gráfica se ilustra esos resultados:

Participación del valor agregado de los sectores económicos de Bogotá en los de Colombia II TRI 2020



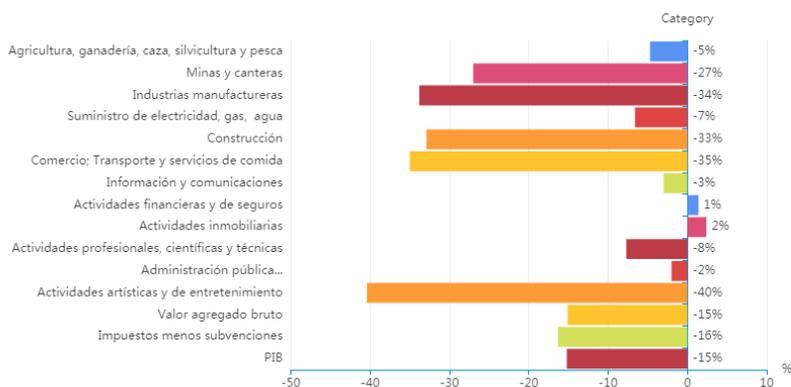
Fuente: DANE (2020). Cuentas departamentales. Consultado septiembre (2020).

Según el mismo artículo de la Cámara de Comercio de Bogotá –CCB– y con base en cifras del DANE (2020), en el segundo trimestre de 2020, el crecimiento de la economía Bogotana fue negativo con un -15,2% y la tasa de crecimiento anual del PIB en Bogotá, fue menor al mismo período de 2019 (3,7%)

¹⁰ <https://www.ccb.org.co/observatorio/Economia/Economia-dinamica-incluyente-e-innovadora/Crecimiento-economico>

En el II trimestre de 2020 la mayoría de las actividades productivas, registraron crecimientos negativos

Tasa de crecimiento del PIB de Bogotá II Trimestre 2020

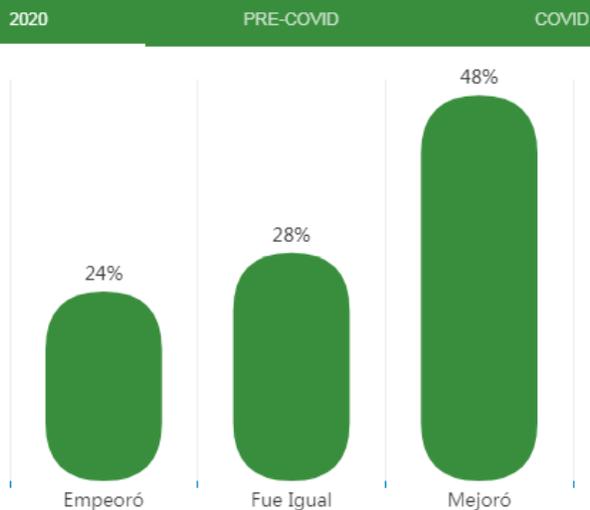


Fuente: DANE y Secretaría de desarrollo económico (2020). Cuentas nacionales

Sin embargo la reactivación económica es un hecho y así se refleja en las perspectivas de los empresarios de acuerdo con la siguiente grafica que presenta el artículo de la Cámara de Comercio de Bogotá, veamos:

Las perspectivas de los empresarios para el segundo semestre son favorables a la recuperación

Percepción de la situación económica de los empresarios en Bogotá



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Encuesta Clima de Negocios y riesgos empresariales 2020

De acuerdo con el comportamiento y evolución de las actividades económicas en Bogotá, consideramos que el Proyecto de Acuerdo presentado a consideración de este Concejo, resulta ser muy oportuno y viable para el actual momento de nuestra economía y del rescate de lo social, porque con lo que allí se propone estaríamos creando y generando otras las condiciones para la dinamización del crecimiento y la generación de empleo, ingresos y calidad de vida, sumándose así a otras iniciativas de la administración distrital y de los propios Concejales para reactivar nuestra economía.

2.1.9. Zonas de Bogotá por revitalizar o zonas deficientes

Cuando hablamos del crecimiento de Bogotá, uno de los mayores problemas resulta ser la densificación, en la medida en que tal como viene ocurriendo, se asimila a la expansión urbana, que a pesar de los avances en la planeación ha sido desordenada, mal distribuida, insostenible, informal y poco rentable, con amplios derechos de edificabilidad y sin aportes de suelo, sin áreas de cesión ni pagos compensatorios.

Igualmente, otro problema que se presenta es el relacionado con los planes de renovación urbana ya que puede haber en Bogotá aproximadamente 1800 hectáreas con tratamiento de renovación, y hay muchos planes parciales ya con decreto y otros en curso, al verdad es que ninguno de ellos se ha ejecutado pese a haber transcurridos casi una década de estar gestionándose, perjudicando de paso la consolidación y renovación del suelo y haciendo que muchos sectores sigan deprimidos y sin poder revitalizarse dentro de un proceso de cargas y beneficios, que también han salido perjudicados.

Estas situaciones en general obligan a que la ciudad tome decisiones y soluciones urgentes para replantear la expansión, la densificación y la renovación urbana ya que seguimos teniendo asentamientos y barrios informales donde es muy difícil suplir necesidades fundamentales, hay sectores zonales y barriales deprimidos, sin ninguna dinámica urbana, económica, laboral y productiva en donde con esta pandemia vemos que han sido golpeados con más crudeza dadas las condiciones de vulnerabilidad en la que se encuentran

Frente a las repercusiones locales de la pandemia, la reactivación y dinamización económica, social de esas zonas juega un papel importante de manera individual y colectiva, para ofrecer oportunidades a diversas escalas y convertir esta crisis en oportunidades que merecen hacer parte de las agendas públicas y urbanas y de las estrategias de intervención sostenible y sustentable en esos territorios.

La densidad y complejidad de algunos sectores y barrios de la ciudad requieren de una especial atención, para identificar allí las necesidades específicas de la población, para visibilizar las áreas más deprimidas y deficientes en cuanto a extender mayor infraestructura, equipamientos sociales, acceso a servicios y recursos esenciales, en creación de fuentes de empleo en generación de riqueza y productividad, para desarrollar procesos de inversión y de desarrollo económico y social y cerrar brechas de desigualdad, inequidad y exclusión en esos sectores, tal como se presenta en la actualidad, y también servir a la vez de respuesta ante la crisis y emergencia sanitaria.

Por lo general, los sectores o barrios informales, las zonas deprimidas y rezagadas se encuentran en áreas de mayor segregación socio-espacial, con problemas de distancias de transporte o movilidad, sin accesibilidad a servicios o con servicios deficitarios, sin un Habitat adecuado y de calidad, sin oportunidades educativas y sin generación de empleo y de ingresos, situaciones que se han agravado con la pandemia.

La ciudad tiene áreas con una alta concentración demográfica, con fragmentación social y ambiental con disrupciones y vulnerabilidades existentes que demandan y piden ser potencializadas multifuncionalmente, implementando allí proyectos de inversión para su revitalización como concepto que va más allá de remplazar edificaciones, pero que posibilitan generar nuevos usos y producir un nuevo urbanismo dar vida a la ciudad construida, para que algunas de las actividades que ya no se desarrollan o que dejaron de establecerse allí, retornen y para propiciar también mejores condiciones sociales.

El centro ampliado es un ejemplo de esto, es una zona donde hay poca vivienda y por la oferta de servicios y empleo e infraestructuras de soporte urbano se puede densificar, como ya se está haciendo, y así lograr la reactivación. Los centros urbanos, a medida que avanza el tiempo, estos tienen una serie de ciclos que conllevan a enfrentar el cambio de uso del suelo, que varía ente vivienda, zonas de producción y financiera, pero este cambio no solo genera desplazamientos hacia zonas periféricas de la ciudad, sino que también genera zonas deterioradas, inertes, sin vigor, abandonadas y con pérdida de rentabilidad.

Es ahí donde estas zonas merecen y pueden ser revitalizadas y renovadas, entendidos estos como los instrumentos y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro – físico, social y económico, para repensar sus condiciones urbanas, económicas y sociales, a través de la definición de estrategias y formulación de políticas públicas de revitalización urbana y económica y de planificación y gestión del suelo y del entorno urbano, con el propósito de devolverle su funcionalidad, impulsar sus actividades económicas, industriales y comerciales y de servicios, haciéndolo esas zonas más atractivas y productivas, más homogéneas y más desarrolladas.

Del mismo modo, aunque todos los planes de ordenamiento territorial en Bogotá se han propuesto la renovación de las zonas deterioradas, estos planes se han quedado en el aire, han sido una apuesta que ha quedado pendiente. Hace diecinueve años, se expidió el primer Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, y hace cuarenta años se adoptó el Acuerdo 7 de 1979. Ambas normas buscaron promover la “renovación” o “rehabilitación” de zonas deterioradas de la ciudad y con potencial de densificación. Hoy, Bogotá cuenta con pocos ejemplos exitosos en estas materias y los que se han decretado y aprobado no se han implementado ni ejecutado. Aunque la ciudad es una de las más densas del mundo, esta densificación es desigual por zonas y localidades, tal vez porque el modelo escogido por el POT vigente, fue el de una ciudad densa y compacta y de consolidación de las estructuras urbanas de la ciudad que ya se habían desarrollado, pero que dejó a otras zonas o a otras localidades sin posibilidades de desarrollo y potencialización de sus actividades económicas y comerciales, con todo lo que ello conlleva.

Es cierto que Bogotá cuenta con Planes Parciales de Renovación aprobados pero en su gran mayoría sin ejecutar, desaprovechándose esa opción que por reactivación se pretendiera revitalizar áreas deterioradas o con potenciales urbanos con densificación, cesiones y generación de nuevos desarrollos y si por el contrario, continuando con las prácticas de renovación predio a predio, transformados en edificios de altura, pero sin infraestructuras ni equipamientos sociales y sin soportes públicos suficientes y sin desarrollo de actividades complementarias que permitieran una mayor producción o generación de empleo, sin usos mixtos y sin dinámicas de desarrollo económico, territorial y social.

Las situaciones que nos deja la pandemia, obligan al distrito a apostarle a la reactivación económica y revitalización urbana y social de las localidades, de las UPZ, de los barrios y de los sectores, para motivar e incentivar el desarrollo local y zonal y ya se han tomado acciones en esa dirección.

Recientemente por ejemplo en el mes de octubre de 2020 se decidió para reactivar el sector creativo y cultural, invertir más de 11.600 millones de pesos que se invertirán en 10 Alcaldías Locales en incentivos económicos y formación para reactivar la economía creativa y cultural de los barrios donde se concentra el 76% de este sector en Bogotá¹¹.

Se trata de un modelo de desarrollo local, que hace parte de la estrategia de reactivación económica local, en un trabajo coordinado entre las Secretarías de Gobierno y Cultura con los alcaldes locales, se priorizaron los recursos para los distintos programas que hacen parte de la estrategia Bogotá es Cultura Local, para generar nuevos empleos en las localidades y formar los procesos productivos de las personas que desarrollan actividades artísticas, creativas y culturales, teniendo como criterio las particularidades y actividades económicas de mayor impacto en cada una de sus localidades.

Las localidades donde se concentra el 76% de este sector y donde se financiará esta estrategia que impactará de forma positiva el bienestar de aproximadamente 3.000 hogares y unas 9.000 personas, son: La Candelaria, Santa Fe, Los Mártires, Usaquén, Chapinero, Engativá, Suba, Barrios Unidos, Teusaquillo y Fontibón.

Por ello es que con que este Proyecto de Acuerdo, se pretende fomentar la inversión e inyección de recursos suficientes en localidades y sectores deprimidos, deficientes, para potenciar su desarrollo y generar mayores oportunidades, más empleo, más oportunidades de desarrollo, motivando para ello a quienes quieran invertir en esos territorios, haciéndose a los beneficios tributarios de exención en el impuesto de industria y comercio y complementarios y atacar las desigualdades, exclusiones e inequidades que se dan allí.

Se trata de una interacción entre el crecimiento urbano desequilibrado con una reactivación y revitalización urbana y las fluctuaciones socioeconómicas que se viven en esos territorios que debe motivar una intervención allí que se refleje en mejores polos de desarrollo, de productividad y competitividad y aumento en la calidad de vida.

La experiencia de la articulación público-privada como herramienta de competitividad territorial y desarrollo económico local ha sido una tendencia emergente en los países desarrollados y en las ciudades de América Latina y el Caribe. Recientemente, la Red de Ciudades del BID lanzó el LAC Cities Challenge, una convocatoria que invitó a los gobiernos locales de América Latina y el Caribe a presentar proyectos innovadores de regeneración urbana que promuevan la participación del sector privado y sean implementados a través de agencias de desarrollo económico local¹². Los gobernantes de turno y las agendas públicas locales deben avanzar y aprender de las experiencias de estas ciudades en el desarrollo, estructuración e implementación de proyectos de regeneración, reactivación y revitalización urbana con financiamiento del sector privado, que tengan impacto en el crecimiento económico local y parte de esa apuesta está contenida en este Proyecto de Acuerdo sometido a consideración de los señores Concejales.

En conclusión, lo es que se busca con este Proyecto de Acuerdo hacer énfasis en el análisis y en la necesidad de una intervención territorial por parte de esta administración y de agentes privados, o públicos privados por medio de APP, tal como se lo permite e indica en el Plan de Desarrollo, para

¹¹ <http://www.gobiernobogota.gov.co/noticias/nivel-central/cultura-local-la-gran-apuesta-del-distrito-reactivar-sector-cultural-y>

¹² proyectos innovadores de regeneración urbana para el desarrollo económico local, October 18, 2019 por María Camila Quintero

lograr mayor efectividad de la inversión y la política pública en la disminución de la segregación económica y socioespacial, lo cual resulta fundamental para la toma de decisiones de política pública, más en una ciudad tan grande como Bogotá, donde localidades como Kennedy o Suba superan en población a Cartagena y son cercanas a la mitad de los habitantes de Medellín.

Las alcaldías locales manejan presupuestos limitados y entender las necesidades de su territorio les permitirán optimizar su inversión en las problemáticas más importantes, de tal manera que desde las divisiones territoriales se aporte de la mejor manera a la reducción de la segregación y la pobreza de la ciudad, al crecimiento económico, a la inversión a mayor infraestructura, empleo y generación de recursos y potenciar y dinamizar la economía, la productividad y competitividad de los sectores a los que se hace referencia en este Proyecto de Acuerdo.

Por esto, la ciudad necesita fortalecer la capacidad de los gobiernos locales y promover la participación de los empresarios y sus organizaciones para gestionar el desarrollo de la actividad productiva, así como disponer de un sistema de información acerca de las características económicas de sus localidades, de su vocación empresarial y estructura del tejido productivo.

Hay que acelerar la marcha, no perder tiempo en cuanto a cosas que se habían planeado antes de esta emergencia y a las que quedaron establecidas en el Plan de Desarrollo de esta administración para reorientar el desarrollo así como tratar de llevar el empleo, la inversión, mayor infraestructura a estas Zonas o Localidades de la ciudad. La crisis confirmó la necesidad de **crear más focos de desarrollo productivo**, para darle cercanía geográfica al empleo, lo que también significa que no haya una concentración del tejido productivo en el centro o norte, lo cual genera largos desplazamientos, sino que se desarrolle en todo el sentido de la palabra, más en otros sectores de la ciudad, a manera de una descentralización hacia lo local o zonal .

Hay que estructurar correctamente el apoyo estatal o el que de la administración Distrital a través de exenciones que han de convertirse en incentivos para quienes allí invierten y generen infraestructura y empleo. Hay que sentar las bases para una recuperación sólida e inclusiva, a través de los planes de rescate que se diseñen a corto, mediano y largo plazo. Volver al nivel de antes, tardara meses y hasta años, y en ese mismo sentido la administración debe innovar, crear y proyectar las soluciones. Lo propuesto en este Proyecto de Acuerdo coadyuva a dichas soluciones.

2.1.10. Las centralidades incipientes

Este tema de las Centralidades y las centralidades incipientes es un tema que tiene ver mucho también dentro del análisis de la forma de planificación y desarrollo urbano y de gestión del suelo y con las actividades económicas de la ciudad, interrelacionándose entre sí y que resulta ser esencial respecto de las zonas que se piden intervenir para una mayor inversión y generación de empleo en este Proyecto de Acuerdo.

Las ciudades son aglomeraciones de población y actividad económica que buscan economías de escala. Su resultado es una mayor productividad con relación a su entorno debido a la existencia de rendimientos crecientes, generando también un crecimiento más que proporcional en la producción. En principio, la actividad económica (industria, comercio, servicios) se distribuyen por toda la ciudad pero la mayoría de empresas tienden a aglomerarse en el “centro” y ciudades grandes como Bogotá,

Medellín, Cali, Barranquilla, por mencionar algunas, tienden a tener otros “centros” separados espacialmente del centro histórico.

En un sentido amplio, estas aglomeraciones que poseen ciertas estructuras de importancia al interior de la misma, se consideran “centralidades”. Dado un cierto nivel de productividad sectorial, podemos considerar la aglomeración del empleo por unidad espacial como indicador de centralidad y su calidad y extensión como indicador de crecimiento económico que cumplen un rol en la estructura de usos de la ciudad de acuerdo con factores modeladores del territorio de tipo histórico, geográfico, poblacional, de mercado y de política pública¹³.

Las centralidades en el territorio se evidencian como sectores en la ciudad con actividad económica intensiva y centralizada que aprovechan las economías de escala, presentan alta aglomeración de industria, comercio y/o servicios con mixtura entre lo residencial y lo empresarial y que, asimismo, poseen diferentes niveles de jerarquía, tamaño, localización, accesibilidad y vocación económica definida.

Territorialmente, las centralidades tienen distintas variables y dinámicas que permiten construir el índice compuesto denominado “Índice de Centralidad”: Manzanas con actividad económica exclusiva, Manzanas con actividad residencial neta, Número de predios con actividad económica, Número de empleos por actividad económica, Área construida con destino a la actividad económica, Precio del suelo.

De acuerdo con el criterio de aglomeración (rendimientos a escala positivos) se considera la existencia de centralidad para las manzanas que superan el promedio del índice de centralidad. Utilizando esta metodología de estimación, con el índice de centralidad se estima que 5.048 manzanas de las 43.738 consideradas conforman centralidades; estas manzanas (12% de la ciudad) aglutinan 1.151.198 empleos (75% de la ciudad)¹⁴.

Los resultados del índice permiten evidenciar 37 centralidades en la ciudad: Álamos, Alquería-Venecia, Américas, Barrios Unidos, Bosa, Boyacá Real, Calle 72, Castellana, Cedritos, Centro Internacional, Centro Tradicional, Chapinero, Claret, Corabastos, Delicias, Ensueño, Ferias, Fontibón, Galerías, Kennedy, Mártires, Prado, Puente Aranda, Quinta Paredes, Quirigua, Restrepo, Rionegro, Salitre, San Carlos, Santa Bárbara, Siete de Agosto, Suba, Teusaquillo, Toberín, Usaquén, Usme y Veinte de Julio.

De la misma forma, los resultados permiten tipificar las centralidades en rangos estructurados con base en el comportamiento económico al interior de cada una de las centralidades mediante las siguientes variables:

- ♣ Participación de las manzanas con actividad económica exclusiva
- ♣ Participación de las manzanas residenciales netas
- ♣ Área construida destinada a actividad económica
- ♣ Área de terreno destinada a actividad económica
- ♣ Valores del metro cuadrado 2004 y 2010

¹³<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/6338/Laboratorio%20de%20Centralidades%20Urbanas.pdf?sequence=16&isAllowed=y>

¹⁴<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/6338/Laboratorio%20de%20Centralidades%20Urbanas.pdf?sequence=16&isAllowed=y>

- ♣ Cambio real de los valores del metro cuadrado de terreno y construido
- ♣ Número de establecimientos de: comercio al automóvil, comercio industrial, comercio personal, construcción, hoteles y restaurantes, industria, servicios, servicios financieros, servicios sociales y transporte
- ♣ Número de empleos de: comercio al automóvil, comercio industrial, comercio personal, construcción, hoteles y restaurantes, industria, servicios, servicios financieros, servicios sociales y transporte
- ♣ Número de parqueaderos De estos índices que forman parte del Expediente Distrital, se evidencian similitudes importantes entre las centralidades, los cuales permitieron mostrar su tendencia y principal uso productivo, así como ver la interconexión entre ellas.

“En este análisis de las centralidades, también se tiene que incluir análisis de atracción, existencia de infraestructura y conectividad, de nodos de equipamientos, número de empleos y establecimientos que aglomeran así como representatividad, diversidad económica de su vocación y especialización económica.

Cuadro 2
Porcentaje de participación de empleos y establecimientos por actividad económica

Centralidad	Comercio al automóvil	Comercio industrial	Comercio personal	Construcción	Hoteles y restaurante	Industria	Servicios	Servicios financieros	Servicios sociales	Transporte	Total
Aeropuerto	1%	2%	5%	0%	10%	0%	8%	11%	1%	62%	100%
Álamos	4%	10%	8%	1%	4%	33%	2%	10%	2%	26%	100%
Alquería Venecia	2%	18%	25%	0%	10%	25%	1%	3%	7%	10%	100%
Américas	7%	6%	15%	2%	15%	36%	2%	6%	7%	3%	100%
Barrios Unidos	10%	5%	18%	3%	9%	18%	1%	13%	16%	6%	100%
Bosa	2%	1%	31%	0%	11%	7%	0%	3%	17%	28%	100%
Boyacá Real	2%	4%	24%	2%	11%	30%	1%	4%	19%	3%	100%
Calle 72	1%	7%	7%	7%	8%	4%	1%	39%	17%	9%	100%
Castellana	5%	7%	9%	1%	6%	4%	2%	35%	22%	10%	100%
Cedritos	2%	3%	34%	3%	12%	6%	0%	13%	22%	4%	100%
Centro Internacional	1%	1%	2%	3%	8%	1%	0%	59%	14%	10%	100%
Centro Tradicional	0%	6%	27%	0%	12%	6%	0%	24%	20%	3%	100%
Chapinero	1%	3%	12%	2%	10%	2%	0%	20%	46%	3%	100%
Claret	6%	3%	20%	1%	11%	24%	1%	3%	12%	19%	100%
Corabastos	3%	9%	57%	0%	12%	3%	0%	3%	10%	2%	100%
Delicias	1%	9%	16%	0%	5%	54%	0%	1%	1%	13%	100%
Ensueño	6%	2%	9%	5%	5%	60%	1%	5%	5%	2%	100%
Ferías	5%	7%	37%	2%	9%	24%	1%	5%	6%	4%	100%
Fontibón	5%	6%	15%	1%	8%	38%	1%	4%	13%	8%	100%
Galerías	2%	5%	15%	3%	11%	6%	0%	11%	40%	6%	100%
Kennedy	0%	1%	26%	0%	13%	8%	0%	6%	40%	4%	100%
Mártires	12%	10%	32%	0%	8%	20%	3%	7%	5%	4%	100%
Prado	15%	7%	24%	6%	10%	15%	2%	11%	8%	3%	100%
Puente Aranda	4%	13%	9%	0%	4%	50%	1%	5%	6%	8%	100%
Quinta Paredes	1%	4%	14%	5%	10%	6%	1%	35%	12%	12%	100%
Quirigua	0%	1%	40%	0%	18%	10%	0%	5%	19%	6%	100%
Restrepo	5%	5%	23%	1%	12%	32%	1%	4%	15%	3%	100%
Rionegro	25%	8%	9%	1%	3%	11%	2%	7%	17%	17%	100%
Salitre	4%	3%	14%	1%	17%	13%	0%	21%	20%	7%	100%
San Carlos	2%	9%	23%	0%	13%	41%	1%	2%	8%	2%	100%
Santa Bárbara	2%	8%	13%	5%	8%	5%	0%	26%	24%	7%	100%
Siete de Agosto	37%	2%	13%	2%	7%	13%	1%	5%	11%	10%	100%
Suba	2%	4%	41%	1%	12%	7%	0%	6%	24%	4%	100%
Teusaquillo	2%	4%	6%	3%	7%	4%	0%	39%	31%	5%	100%
Toberín	4%	13%	7%	5%	11%	31%	3%	6%	8%	13%	100%
Usaquén	1%	9%	16%	12%	11%	3%	0%	17%	24%	5%	100%
Usme	3%	2%	46%	0%	15%	11%	0%	2%	16%	4%	100%
Veinte de Julio	2%	2%	29%	0%	9%	5%	3%	5%	29%	16%	100%

Como resultado de la tipificación anterior se tiene también que las centralidades se pueden asociar según su función en la ciudad. Los resultados de esta asociación son los siguientes:

Centralidades de comercio y servicios empresariales: Son las centralidades más consolidadas y tradicionales de la ciudad que conforman a su vez el centro expandido, más del 40% de sus actividades son de servicios financieros y servicios sociales, lo cual determina su carácter metropolitano. Receptoras de población flotante de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales, educativos, estatales, disponibilidad de equipamientos y una localización de actividades de carácter central; posee

la mayor cantidad de centrales financieras y concentración de servicios sociales. Poseen funciones metropolitanas dentro de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad.

Centralidades de comercio y servicios empresariales sin principales financieras: Son las centralidades que forman el anillo pericéntrico al centro expandido, las principales actividades son comercio personal, siendo superior al 16% y servicios, siendo superior al 10%. Receptoras de población de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales, disponibilidad de equipamientos de tamaño intermedio y una localización de actividades de carácter urbano y oferta de servicios empresariales diversificada. Poseen funciones urbanas dentro de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad. Centralidades de comercio y servicios personales e industrias de bajo impacto. Son centralidades zonales localizadas en subzonas residenciales, en donde se concentran los establecimientos de comercio y servicios personales que satisfacen las necesidades básicas de sus residentes. Receptoras de población de la subzona, con disponibilidad de equipamientos de atención zonal. Con una población flotante de la subzona y con funciones zonales dentro de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad.

Centralidades de comercio y servicios aglomerados e industria de mediano impacto. Son centralidades con comercio y servicios aglomerados superiores al 20% y presencia de industria pequeña y mediana en menor proporción. Tienen la función urbana de aglomerar y concentrar la oferta de comercio y servicios como parte de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad.

Centralidades de comercio y servicios empresariales e industria especializada en atención al automóvil. Son las centralidades con comercio, servicios e industria especializada en atención hacia los automotores y motocicletas donde su concentración es superior al 10%. Receptoras de población de todos los sectores de la ciudad derivados de la localización de actividades de carácter urbano y metropolitano. Con gran cantidad de población flotante, poseen la función urbana de aglomerar y concentrar la atención hacia los automotores y motocicletas.

Centralidades de industria mediana, comercio y servicios empresariales. Son las centralidades con alta presencia industrial, es decir superior al 25% y servicios de comercialización, logística y transporte, por encima del 15%. Receptoras de población de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales y una localización de actividades logísticas y comercializadoras. Con gran cantidad de población flotante, tienen la función urbana de aglomerar y concentrar la actividad logística y comercializadora asociada a la industria y comercio internacional, como parte de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad.

Centralidades de industria de alto impacto, comercio y servicios empresariales. Son las centralidades donde existe alta concentración y densidad de actividad industrial, más del 50%. Receptoras de población de todos los sectores de la ciudad por motivos laborales y una localización de actividades de carácter urbano y metropolitano. Con gran cantidad de población flotante, tienen la función urbana de aglomerar y concentrar la industria como parte de la estrategia espacial de ordenamiento territorial de la ciudad¹⁵

Esta caracterización espacial en cuanto al rol de las centralidades en el ordenamiento del territorio, entre otros, apunta a responder al crecimiento de la actividad económica en los sectores residenciales de la ciudad y la garantía de un desarrollo urbano sostenible ante los conflictos de usos, la inflexibilidad de las normas, de diferentes dinámicas urbanas y por lo tanto deben revisarse y ajustarse tanto lo uno

¹⁵<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/6338/Laboratorio%20de%20Centralidades%20Urbanas.pdf?sequence=16&isAllowed=y>

como lo otro, para que a su vez, faciliten y garanticen la focalización de la inversión estatal o de la financiación privada o asociada si se quiere a través de APP, que sea eficiente y genere valor agregado en cuanto al mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de los residentes de esas centralidades, siendo ello un insumo fundamental para garantizar un mayor crecimiento, mayores oportunidades de desarrollo personal, colectivo, generar más empleo, especialmente a poblaciones más vulnerables.

La Administración Distrital –Secretaría Distrital de Planeación-SDP- en el diagnóstico institucional del POT que está realizando, debe articular estos aspectos a los que se ha hecho referencia, como elementos estratégicos del desarrollo urbano de Bogotá, que han y seguirán cambiado significativamente la realidad urbana, haciéndose necesario incluir nuevas zonificaciones, ejes estratégicos y centralidades, formular procesos de revisión o modificación normativa, y facilitar e impulsar la inversión en aquellas UPZ (o UPT o Distritos, caracterizados en el POT) deficientes, o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial, tal como se propone en este Proyecto de Acuerdo.

En efecto, se trata de que con la inversión a efectuarse en estos sectores, motivados por la exención al impuesto de industria y Comercio y complementarios de avisos y tableros, se potencie allí el desarrollo económico y social, que confluyan equipamientos, mayor infraestructura y servicios (comercios, dependencias públicas, transporte, instituciones sociales y culturales, con alta densidad empresarial, industrial y comercial), se atiendan las demandas actuales, que descentralice las actividades urbanas, que se aporte al equilibrio territorial de esas zonas o sectores y hasta de las mismas localidades que es donde más se presentan desequilibrios y desigualdades sociales y espaciales.

Igualmente, que esa inversión facilite la localización de las actividades económicas según su dinámica, que se evite el tener que desplazarse hacia la centralidad principal, que contribuyan a la identidad barrial o sectorial otorgándoles vitalidad y crecimiento, que signifiquen e introduzcan cambios urbanos, nuevos comportamientos sociales, que impulsen nuevas actividades de comercio y servicio como áreas de actividades múltiples y nuevas tendencias de consumo, que se genere empleo y productividad económica en ellas para una mayor competitividad.

En el POT y en los demás instrumentos de gestión y planeación se caracterizan, limitan y definen muy bien esas centralidades con sus dinámicas de transformación, sus ejes, articulaciones urbanas, sus usos, sus unidades prediales, su crecimiento, etc. En efecto, se encuentran allí el **Centro Expandido** (eje centro-norte); **la zona pericéntrica de servicios** como zona de transición entre la actividad central y las áreas residenciales; **la zona mixta central** que es la expansión del centro al occidente; **la zona residencial norte** donde se realiza el proceso de expansión y consolidación de la ciudad hacia el norte y se articulan las áreas urbanas con Chía, Cota, Sopo y la Calera; **la zona residencial occidental**; **la zona residencial sur**, localizada entre el centro metropolitano y la zona periférica del sur; **la zona periférica nor-occidental** localizada entre las zonas urbanas del noroccidente de la ciudad y los municipios circundantes de la Sabana (cota, Funza) cumpliendo el papel de borde urbano; **la zona periférica sur occidental**, que constituye el borde urbano de la ciudad y zona de integración con los municipios de Mosquera y Soacha; **la zona periférica sur**, conforma el borde suroriental de la ciudad y contiene el área de expansión urbana más importante del sur; al igual que los **Ejes Estratégicos**, que son los que se conforman alrededor de las principales vías de comunicación de la ciudad con los municipios vecinos y con el resto del país, en donde las actividades que allí se localizan y la especialización de sus funciones contribuye a la estructura general del funcionamiento de la ciudad¹⁶.

¹⁶ <http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/dice111-cartillaplanteametodolpot-2011.pdf>

Igualmente el POT vigente prevé que la ciudad apunta a que la ciudad maneje múltiples proximidades para mejorar la calidad de vida y ya se manejan otros conceptos más modernos, que sin duda se deben incorporar al nuevo POT en estudio, como es el caso de la “Ciudad de los 15 o 30 minutos” , con varias centralidades en la ciudad, poniendo al alcance del ciudadano los servicios múltiples necesarios o con mezcla de usos, en una distancia de 15 o 30 minutos, haciendo las ciudades mejores, más cercanas al ciudadano, más humana, equitativa, incluyente y menos desigual. Este concepto en parte fue retomado en el Plan de Desarrollo de esta administración cuando hace referencia a una ciudad cuidadora y más conectada con la región, pero aunque ya está enunciado este concepto o visión, falta ver cómo se desarrolla o implementa y como ayuda a transformar el desarrollo urbano, sobre todo en centralidades incipientes, como impacta y potencia la estructura económica de la ciudad y de estos sectores a los que hemos hecho referencia.

3. FUNDAMENTACION LEGAL

El presente Proyecto de Acuerdo tiene su soporte o fundamentación legal, en las siguientes normas:

CONSTITUCIÓN POLITICA

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

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

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

Artículo 25. *El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.*

DE LOS DEBERES Y OBLIGACIONES Artículo 95. *La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.*

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

(...)

9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.

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

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...).

ARTICULO 287. *Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:*

1. *Gobernarse por autoridades propias.*
2. *Ejercer las competencias que les correspondan.*
3. **Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.**
4. *Participar en las rentas nacionales.*

ARTICULO 294. *La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.*

Artículo 313. *Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.*

(...)

7. *Reglamentar los usos del suelo y, (...)*

ARTICULO 322. *Modificado por el Acto Legislativo No. 01 de 2000. El nuevo texto es el siguiente: Bogotá, Capital de la República y el Departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.*

Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.

A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.

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 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.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos.

También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

ARTICULO 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. (...).

ARTICULO 339. Habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. (...) El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley(...).

ARTICULO 363. El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad.

ARTICULO 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

LEYES

- LEY 388 DE 1997 “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”, y sus Decretos Reglamentarios

Artículo 1º.- Objetivos. La presente Ley tiene por objetivos:

(...)

4. Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

5. Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.

Artículo 5º.- Concepto. El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los

límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales.

Artículo 6º.- *Modificado por el art. 2, Ley 2037 de 2020. Objeto. El ordenamiento del Territorio Municipal y Distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, identificar las necesidades de espacio público, priorizando los requerimientos de los niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas en condición de discapacidad, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:*

1. La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.

2. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital.

3. La definición de los programas y proyectos que concretan estos propósitos.

El ordenamiento del territorio municipal y distrital se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales; deberá dar prelación a los espacios públicos, atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a las diferencias; e incorporará instrumentos que regulen las dinámicas de transformación territorial de manera que se optimice la utilización de los recursos naturales, humanos y tecnológicos para el logro de condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras.

Artículo 9º.- *Plan de Ordenamiento Territorial. El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar en aplicación de la presente Ley, al cual se refiere el artículo 41 de la Ley 152 de 1994, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Los planes de ordenamiento del territorio se denominarán:*

Artículo 12º.- *Contenido del componente general del plan de ordenamiento. El componente general del plan de ordenamiento deberá contener:*

1. Los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo que complementarán, desde el punto de vista del manejo territorial, el desarrollo municipal y distrital, principalmente en los siguientes aspectos:

1.1. Identificación y localización de las acciones sobre el territorio que posibiliten organizarlo y adecuarlo para el aprovechamiento de sus ventajas comparativas y su mayor competitividad.

1.2. Definición de las acciones territoriales estratégicas necesarias para garantizar la consecución de los objetivos de desarrollo económico y social del municipio o distrito.

1.3. Adopción de las políticas de largo plazo para la ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo y del conjunto de los recursos naturales.

Artículo 13º.- *Componente urbano del plan de ordenamiento. El componente urbano del plan de ordenamiento territorial es un instrumento para la administración del desarrollo y la ocupación del*

espacio físico clasificado como suelo urbano y suelo de expansión urbana, que integra políticas de mediano y corto plazo, procedimientos e instrumentos de gestión y normas urbanísticas. Este componente deberá contener por lo menos:

1. Las políticas de mediano y corto plazo sobre uso y ocupación del suelo urbano y de las áreas de expansión, en armonía con el modelo estructural de largo plazo adoptado en el componente general y con las previsiones sobre transformación y crecimiento espacial de la ciudad.

2. La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas de escala urbana o zonal, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras

(...).

4. La determinación, en suelo urbano y de expansión urbana, de las Áreas objeto de los diferentes tratamientos y actuaciones urbanísticas.

(...)

6. Las estrategias de crecimiento y reordenamiento de la ciudad, definiendo sus prioridades, y los criterios, directrices y parámetros para la identificación y declaración de los inmuebles y terrenos de desarrollo o construcción prioritaria.

7. La determinación de las características de las unidades de actuación urbanística, tanto dentro del suelo urbano como dentro del suelo de expansión cuando a ello hubiere lugar, o en su defecto el señalamiento de los criterios y procedimientos para su caracterización, delimitación e incorporación posterior.

8. La especificación, si es del caso, de la naturaleza, alcance y área de operación de los macro proyectos urbanos cuya promoción y ejecución se contemple a corto o mediano plazo, conjuntamente con la definición de sus directrices generales de gestión y financiamiento, así como la expedición de las autorizaciones para emprender las actividades indispensables para su concreción.

9. La adopción de directrices y parámetros para la formulación de planes parciales, incluyendo la definición de acciones urbanísticas, actuaciones, instrumentos de financiación y otros procedimientos aplicables en las áreas sujetas a urbanización u operaciones urbanas por medio de dichos planes.

10. La definición de los procedimientos e instrumentos de gestión y actuación urbanística requeridos para la administración y ejecución de las políticas y decisiones adoptadas, así como de los criterios generales para su conveniente aplicación, de acuerdo con lo que se establece en la presente Ley, incluida la adopción de los instrumentos para financiar el desarrollo urbano, tales como la participación municipal o distrital en la plusvalía, la emisión de títulos de derechos adicionales de construcción y desarrollo y los demás contemplados en la Ley 9 de 1989.

11. La expedición de normas urbanísticas en los términos y según los alcances que se establecen en el artículo 15 de la presente Ley.

Artículo 16º.- Contenido de los planes básicos de ordenamiento. Los planes Básicos de Ordenamiento Territorial deberán contemplar los tres componentes a que se refiere el artículo 11 de la presente Ley, con los siguientes ajustes, en orden a simplificar su adopción y aplicación:

1. En cuanto al componente general, el Plan Básico de Ordenamiento señalará los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo que complementarán, desde el punto de vista del manejo territorial, el desarrollo municipal, así como los siguientes contenidos estructurales:

1.1 Identificación y localización de las acciones sobre el territorio que posibiliten organizarlo y adecuarlo para el aprovechamiento de sus ventajas comparativas y su mayor competitividad.

(...)

1.4 La localización de actividades, infraestructuras y equipamientos básicos para garantizar adecuadas relaciones funcionales entre asentamientos y zonas urbanas y rurales.

1.5 La clasificación del territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana, con la correspondiente fijación del perímetro del suelo urbano, en los términos señalados en la presente Ley, de conformidad con los objetivos y criterios definidos por las Áreas Metropolitanas en las normas obligatoriamente generales para el caso de los municipios que las integran.

2. En relación con el componente urbano, el Plan Básico deberá contener por lo menos:

2.1 La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas así como su proyección para las áreas de expansión, si se determinaren; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de vías y servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para equipamientos colectivos y espacios públicos para parques y zonas verdes públicas y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras.

2.4 La definición de los procedimientos e instrumentos de gestión y actuación urbanística requeridos para la administración y ejecución de las políticas y decisiones adoptadas, así como de los criterios generales para su conveniente aplicación, incluida la adopción de los instrumentos para financiar el desarrollo urbano de acuerdo con lo que se establece en la presente Ley y en la Ley 9 de 1989.

2.5. La expedición de normas urbanísticas generales sobre usos e intensidad de usos del suelo, actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y el suelo de expansión. Se incluirán especificaciones de cesiones urbanísticas, aislamientos, volumetrías y alturas; la determinación de las zonas de mejoramiento integral, si las hay, y las demás que consideren convenientes las autoridades distritales o municipales.

Artículo 23º.- *Formulación de los planes de ordenamiento territorial. Reglamentado por el Decreto Nacional 1686 de 2000 En un plazo máximo de dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, las administraciones municipales y distritales con la participación democrática aquí prevista, formularán y adoptarán los planes de Ordenamiento Territorial, o adecuarán los contenidos de ordenamiento territorial de los planes de Desarrollo, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley. En lo sucesivo dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento de la vigencia del plan de Ordenamiento, las administraciones municipales y distritales deberán iniciar el trámite para la formulación del nuevo plan o su revisión o ajuste.*

En la formulación, adecuación y ajuste de los planes de ordenamiento se tendrá en cuenta el diagnóstico de la situación urbana y rural y la evaluación del plan vigente.

Artículo 28º.- *Vigencia y revisión del plan de ordenamiento. Modificado por el art. 2, Ley 902 de 2004, Reglamentado por el Decreto Nacional 4002 de 2004. Los planes de ordenamiento territorial deberán definir la vigencia de sus diferentes contenidos y las condiciones que ameritan su revisión en concordancia con los siguientes parámetros:*

1. El contenido estructural del plan tendrá una vigencia de largo plazo, que para este efecto se entenderá como mínimo el correspondiente a tres períodos constitucionales de las administraciones municipales y distritales, teniendo cuidado en todo caso de que el momento previsto para su revisión coincida con el inicio de un nuevo período para estas administraciones.

2. Como contenido urbano de mediano plazo se entenderá una vigencia mínima correspondiente al término de dos períodos constitucionales de las administraciones municipales y distritales, siendo entendido en todo caso que puede ser mayor si ello se requiere para que coincida con el inicio de un nuevo período de la administración.

3. Los contenidos urbanos de corto plazo y los programas de ejecución regirán como mínimo durante un período constitucional de la administración municipal y distrital, habida cuenta de las excepciones que resulten lógicas en razón de la propia naturaleza de las actuaciones contempladas o de sus propios efectos.

No obstante lo anterior, si al finalizar el plazo de vigencia establecido no se ha adoptado un nuevo plan de ordenamiento territorial, seguirá vigente el ya adoptado.

LEY 14 DE 1983 (Julio 06) Modificada por la Ley 75 de 1986, Por la cual se fortalecen los fiscos de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones

CAPÍTULO II Impuesto de Industria y Comercio Artículo 32º.- El Impuesto de Industria y Comercio recaerá, en cuanto a materia imponible, sobre todas las actividades comerciales, industriales y de servicio que ejerzan o realicen en las respectivas jurisdicciones municipales, directa o indirectamente, por personas naturales, jurídicas o por sociedades de hecho, ya sea que se cumplan en forma permanente u ocasional, en inmuebles determinados, con establecimientos de comercio o sin ellos. Él texto subrayado fue declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-121 de 2006

Artículo 33º.- Modificado por el art. 342, Ley 1819 de 2016. El Impuesto de Industria y Comercio se liquidará sobre el promedio mensual de ingresos brutos del año inmediatamente anterior, expresados en moneda nacional y obtenidos por las personas y sociedades de hecho indicadas en el artículo anterior, con exclusión de: Devoluciones ingresos proveniente de venta de activos fijos y de exportaciones, recaudo de impuestos de aquellos productos cuyo precio esté regulado por el Estado y percepción de subsidios. Sobre la base gravable definida en este artículo se aplicará la tarifa que determinen los Concejos Municipales dentro de los siguientes límites: (...)

Artículo 37º.- El impuesto de avisos y tableros, autorizado por la Ley 97 de 1913 y la Ley 84 de 1915, se liquidará y cobrará en adelante a todas las actividades comerciales, industriales y de servicios como complemento del impuesto de industria y comercio, con una tarifa de un quince por ciento (15%) sobre el valor de éste, fijada por los Concejos Municipales.

Artículo 38º.- Los municipios sólo podrán otorgar exenciones de impuestos municipales por plazo limitado, que en ningún caso excederá de diez años, todo de conformidad con los planes de desarrollo municipal.
(...)

Con posterioridad a la Ley 14 de 1983 no se han proferido modificaciones importantes o de gran trascendencia en materia de este impuesto, por lo que se puede afirmar que el marco jurídico del Impuesto de Industria y Comercio en Colombia está consagrado en esta ley. No obstante lo anterior, en algunas leyes posteriores y casi siempre en reformas tributarias de impuestos nacionales, se ha hecho mención a algunos aspectos puntuales o específicos en materia de Impuesto de

Industria y Comercio, es así como en la Ley 49 de 1990, establece que la base gravable de la actividad 9 industrial corresponde a los ingresos obtenidos por el ejercicio de esta actividad

LEY 1819 DE 2016. *“Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones”.*

IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO.

ARTÍCULO 342. BASE GRAVABLE Y TARIFA. *El artículo 33 de la Ley 14 de 1983, compilado en el artículo 196 del Decreto-ley 1333 de 1986, quedará así:*

Artículo 196. Base gravable y tarifa. *La base gravable del impuesto de industria y comercio está constituida por la totalidad de los ingresos ordinarios y extraordinarios percibidos en el respectivo año gravable, incluidos los ingresos obtenidos por rendimientos financieros, comisiones y en general todos los que no estén expresamente excluidos en este artículo. No hacen parte de la base gravable los ingresos correspondientes a actividades exentas, excluidas o no sujetas, así como las devoluciones, rebajas y descuentos, exportaciones y la venta de activos fijos.*

Sobre la base gravable definida en este artículo se aplicará la tarifa que determinen los Concejos Municipales dentro de los siguientes límites:

(...)

ARTÍCULO 343. TERRITORIALIDAD DEL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO. *El impuesto de industria y comercio se causa a favor del municipio en el cual se realice la actividad gravada, bajo las siguientes reglas: (...)*

Las administraciones departamentales, municipales y distritales deberán permitir a los contribuyentes del impuesto de industria y comercio y de los demás tributos por ellas administrados, el cumplimiento de las obligaciones tributarias desde cualquier lugar del país, incluyendo la utilización de medios electrónicos.

Las administraciones departamentales, municipales y distritales deberán armonizar la clasificación de actividades económicas de sus registros de información tributaria (RIT) y de las tarifas del impuesto de industria y comercio a la Clasificación de Actividades Económicas que adopte o que se encuentra vigente por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para efectos del control y determinación de los impuestos y demás obligaciones tributarias.

ARTÍCULO 346. SISTEMA PREFERENCIAL DEL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO. *Los concejos municipales y distritales podrán establecer, para sus pequeños contribuyentes, un sistema preferencial del impuesto de industria y comercio, avisos y tableros y otros impuestos o sobretasas complementarios a este, en el que se liquide el valor total por estos conceptos en UVT, con base en factores tales como promedios por actividad, sectores, área del establecimiento comercial, consumo de energía y otros factores objetivos indicativos del nivel de ingresos de la actividad económica desarrollada por el contribuyente.*

Para estos efectos se entiende que son pequeños contribuyentes quienes cumplan con la totalidad de los requisitos para pertenecer al régimen simplificado del impuesto sobre las ventas, sin perjuicio de que los municipios y distritos establezcan menores parámetros de ingresos.

Los municipios y distritos podrán facturar el valor del impuesto determinado por el sistema preferencial y establecer periodos de pago que faciliten su recaudo.

LEY 383 DE 1997. ARTÍCULO 51. Establece la gravabilidad de las actividades de servicios públicos.

Ley 1943 de 2018. Artículo 66 sustituyó el Libro Octavo del Estatuto Tributario y creó "el impuesto unificado que se pagará bajo el Régimen Simple de Tributación (Simple)".

El artículo 903 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 66 de la Ley 1943 de 2018, creó a partir del 1 de enero de 2019 el impuesto unificado que se pagará bajo el Régimen Simple de Tributación -SIMPLE, con el fin de reducir las cargas formales y sustanciales, impulsar la formalidad y, en general, simplificar y facilitar el cumplimiento de la obligación tributaria de los contribuyentes que voluntariamente se acojan al régimen previsto en el Libro VIII y estableció que el SIMPLE "es un modelo de tributación opcional de determinación integral, de declaración anual y anticipo bimestral, que sustituye el impuesto sobre la renta, e integra el impuesto nacional al consumo y el impuesto de industria y comercio consolidado, a cargo de los contribuyentes que opten voluntariamente por acogerse al mismo. El impuesto de industria y comercio consolidado comprende el impuesto complementario de avisos y tableros y las sobretasas bomberil que se encuentran autorizadas a los municipios.

Artículo 907 del Estatuto Tributario estableció que el SIMPLE comprende e integra, entre otros, "El impuesto sobre las Ventas -IVA, únicamente cuando se desarrolle una o más actividades descritas en el numeral 1 del artículo 908 de este Estatuto", bajo el entendido que sean responsables de este impuesto, conforme lo prevé el artículo 437 del mismo estatuto.

Artículo 907 del Estatuto Tributario en su párrafo transitorio, estableció que "Antes del 31 de diciembre de 2019, los concejos municipales y distritales deberán proferir acuerdos con el propósito de establecer tarifas únicas del impuesto industria y comercio consolidado, aplicables bajo el Régimen Simple de Tributación (Simple)".

Artículo 908, párrafo 2 del Estatuto Tributario, estableció que: "En el caso del impuesto de industria y comercio consolidado, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público desempeñará exclusivamente la función de recaudador y tendrá la obligación de transferir bimestralmente el impuesto recaudado a las autoridades municipales y distritales competentes, una vez se realice el recaudo", por tanto, se requiere adicionar el Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para reglamentar la transferencia de los recursos a los entes territoriales.

Con el fin de facilitar la fijación de las tarifas del impuesto de industria y comercio consolidado por parte de los distritos y/o municipios, teniendo en cuenta las actividades comerciales, industriales y de servicios y con base en la clasificación de actividades económicas - CIUU, se incorpora un instrumento que desagrega las actividades empresariales establecidas por el artículo 908 del Estatuto Tributario como Anexo 4 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 1.5.8.3.7. Determinación del valor a pagar en los recibos electrónicos del SIMPLE.

Artículo 1.5.8.3.11. Determinación de los valores a declarar y pagar en la declaración del impuesto unificado bajo el régimen SIMPLE de tributación. Para determinar el valor del impuesto SIMPLE, el impuesto industria y comercio consolidado, el impuesto nacional al consumo para actividades de expendio alimentos y bebidas y el impuesto de ganancia ocasional cuando hubiere lugar a e/lo, se deberá utilizar el siguiente procedimiento: 1. Calcular monto del Componente ICA territorial anual. Componente ICA territorial anual es la sumatoria impuesto de industria y comercio consolidado de todos los municipios y/o distritos incorporado en la tarifa SIMPLE, liquidado por el contribuyente en cada bimestre, conforme con las disposiciones vigentes en municipio o distrito.

Artículo 25. Adición de los artículos 2.1.1.11. 2.1.1.22. al título 1 de la 1 del libro 2 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en Materia Tributaria. Adiciónense los artículos 1,1.11. al 1.1 al título 1 la parte 1 libro 2 del Decreto 1 de 2016 Único Reglamentario en Materia Tributaria, así: Artículo 2.1.1.11. Impuesto de industria y comercio consolidado integrado al Impuesto Unificado bajo el SIMPLE. El impuesto industria y comercio consolidado integrado al conformado por el impuesto industria y su complementario y tableros y la sobretasa bomberil. La tarifa del impuesto de industria y comercio consolidado se fijará por los concejos municipales y distritales en términos del artículo 907 del Tributario y numeral 3 del artículo 2.1.1.21. del presente Decreto.

Artículo 2.1.1.1 Autonomía de los municipios y/o distritos respecto del impuesto de industria y comercio consolidado. Respecto del impuesto de industria y comercio consolidado, los municipios y/o mantendrán la competencia para la determinación los elementos de la obligación régimen sancionatorio, exenciones, exclusiones, no sujeciones, descuentos, contribuyentes, como la reglamentación del procedimiento relacionado con la administración con sujeción a los límites impuestos por la Constitución y la ley, dentro de su jurisdicción.

DECRETOS

DECRETO 619 DE 2000.(Julio 28) Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital Revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 , Compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004,

DECRETO 469 DE 2003 (23 de diciembre) "Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. "Compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004, Derogado por el art. 565, Decreto Distrital 364 de 2013.

DECRETO 190 de 2004. " Por el cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003 que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial.

DECRETO 1421 DE 1993. Estatuto Orgánico de Bogotá. **Artículo 154.** que establece algunas reglas especiales para el impuesto de industria y comercio en el Distrito Capital, dispuso que «Se entienden percibidos en el Distrito los ingresos originados en actividades comerciales o de servicios cuando no se realizan o prestan a través de un establecimiento de comercio registrado en otro municipio y que tributen en él.

DECRETO No. 13 AGO 2019. Por el cual se reglamenta el numeral 7 del párrafo 3 del artículo 437 y los artículos 555-2 y 903 al 916 del Estatuto Tributario, se modifica y adiciona el Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, y se adiciona el Decreto 1068 de 2015, Unico Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público

Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, compiló y racionalizó las normas de carácter reglamentario que rigen en materia tributaria.

DECRETO 474 DE 2016.- “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 648 de 2016 que simplifica el Sistema Tributario Distrital y se dictan otras Disposiciones”

ACUERDOS

Acuerdo 756 del 2019. “Por el cual se expiden normas sustanciales tributarias, se extienden y amplían unos beneficios tributarios y se modifican algunas disposiciones procedimentales tributarias”.

Acuerdo Distrital 648 del 2016. “Por el cual se simplifica el sistema tributario distrital y se dictan otras disposiciones”

Artículo 4° Simplificación de la Declaración del impuesto de Industria y Comercio, y artículos siguientes.

Artículo 10 Regímenes comunes y preferenciales de Industria y Comercio. a partir del 1° de enero del año 2020 todos los contribuyentes del impuesto de industria y comercio pertenecen al régimen común del mismo.

Por excepción, pertenecen al régimen preferencial los contribuyentes del impuesto de industria y comercio que cumplan con la totalidad de los siguientes requisitos:

- 1. Que en el año anterior o en el año en curso hubieren obtenido ingresos brutos totales provenientes de la actividad gravada con el impuesto de industria y comercio, inferiores a 3.500 UVT.
- 2. Que no tengan más de un establecimiento de comercio, oficina, sede, local o negocio donde ejerzan su actividad gravada con el impuesto de industria y comercio en el Distrito Capital.
- 3. Que no hayan celebrado en el año inmediatamente anterior ni en el año en curso uno o varios contratos de venta de bienes y/o prestación de servicios gravados con el impuesto de industria y comercio por valor individual o sumados igual o superior a 3.500 UVT.
- 4. Que el monto de sus consignaciones bancarias, depósitos o inversiones financieras, producto de ingresos gravados con ICA durante el año anterior o durante el respectivo año no supere la suma de 3.500 UVT.
- 5. Que no esté registrado como contribuyente del impuesto unificado bajo el Régimen Simple de Tributación, SIMPLE, o el que haga sus veces.

Con el objeto de evitar la evasión, autorícese a la Administración Tributaria Distrital, para inscribir como responsables del régimen común en el Registro de Información Tributaria a los contribuyentes que no cumplan las condiciones para pertenecer al régimen preferencial del mismo.

El contribuyente del impuesto de industria y comercio que inicie actividades deberá en el momento de la inscripción definir el régimen al que pertenece. Para efectos de establecer el requisito del monto de los ingresos para pertenecer al régimen preferencial, se tomará el resultado de multiplicar por 360 el promedio diario de ingresos brutos obtenidos durante los primeros sesenta días calendario, contados a partir de la iniciación de actividades.

Los contribuyentes que pertenezcan al régimen preferencial que obtengan durante el año gravable ingresos netos inferiores a 1933 UVT no tendrán que presentar la declaración del impuesto de industria y comercio y su impuesto será igual a las sumas retenidas por tal concepto.

Elimínense todas las referencias al régimen simplificado del impuesto de industria y comercio. Las normas que se refieran al régimen común y al régimen simplificado se entenderán referidas al régimen común y preferencial de ICA.

El requisito contenido en el numeral 5 “Que no esté registrado como contribuyente del impuesto unificado bajo el Régimen Simple de Tributación, SIMPLE, o el que haga sus veces”, solo será aplicable cuando el Régimen Simple de Tributación, SIMPLE, o el que haga sus veces sea adoptado en el Distrito Capital.

Cambio de régimen común al régimen preferencial.

Con base en el artículo 11 del Acuerdo 756 del 2019, los contribuyentes que pertenezcan al régimen común sólo podrán acogerse al régimen preferencial cuando demuestren que, en el último año fiscal, cumplieron las condiciones establecidas en el artículo 10 del presente acuerdo.

El sistema de retenciones se rige en lo aplicable a la naturaleza del Impuesto de Industria y Comercio por las normas específicas adoptadas por el Distrito Capital y las generales del sistema de retenciones aplicables al impuesto sobre la renta y complementarios.

Para garantizar la eficiencia del recaudo del Impuesto de Industria y Comercio, la Dirección Distrital de Impuestos de Bogotá con fundamento en los Acuerdos 65 de 2002 y 756 de 2019, expidió la Resolución DDI-000305 de 16 de enero de 2020, “Por cual se designan agentes retenedores del Impuesto de Industria y Comercio”.

Acuerdo 761 de 2020 (junio 11) “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”.

Acuerdo Distrital 780 de 2020 (6 de noviembre) “Por el cual se establecen incentivos para la reactivación económica, respecto de los impuestos predial unificado e industria y comercio, producto de la situación epidemiológica causada por el coronavirus (covid-19), se adopta el impuesto unificado bajo el régimen simple de tributación (simple) en el distrito capital, se fijan las tarifas consolidadas del mismo, se establecen beneficios para la formalización empresarial y se dictan otras medidas en materia tributaria y de procedimiento”

Dentro de las medidas adoptadas, se destacan para el caso concreto que nos ocupa en relación con el Impuesto de Industria y Comercio y sus complementarios, las siguientes:

Impuesto de Industria y Comercio

- Se plantea un descuento en el impuesto de Industria y Comercio para el año 2021 para los contribuyentes que en 2020 hayan tenido una reducción en sus ingresos gravables.
- De igual manera, habrá un incremento en la tarifa del impuesto para los contribuyentes que hayan tenido incremento en sus ingresos gravables.
- Se plantea un incremento de la tarifa de ICA a partir del 2022, para las siguientes actividades:
 - o fabricación de productos farmacéuticos, sustancias químicas medicinales y productos botánicos de uso farmacéutico; construcción de carreteras y vías de ferrocarril; construcción de proyectos de servicio público; construcción de otras obras de ingeniería civil; actividades de telecomunicaciones alámbricas e inalámbricas, y actividades financieras.
- Las empresas más afectadas tendrán descuentos de hasta el 25%.
- Así mismo, se adopta el descuento tributario en el impuesto de Industria y Comercio (ICA) por la

habilitación y el mantenimiento de ciclo parqueaderos del 120% de la inversión en el primer año, y del 5% por cuatro (4) años más.

Régimen Simple y otras disposiciones para la formalización empresarial

- Se adopta el Régimen Simple de Tributación en el Distrito Capital, así como las tarifas del ICA consolidado.
- Se crean incentivos para la formalización empresarial, dentro de estos se encuentran, el descuento tributario para la financiación del registro y/o renovación de la matrícula mercantil, la tarifa progresiva en el ICA y la focalización de créditos para la inclusión productiva.

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El concejo de Bogotá es competente en este Proyecto de acuerdo de conformidad con las siguientes normas :

Constitución Política de Colombia

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

- 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. (...)*
- 4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.*

Decreto Ley 1421 de 1998,

ARTICULO 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. (...)*
(...)
- 3. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos.*

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.*

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos *a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y **dispongan exenciones tributarias** o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde.*

5. NATURALEZA Y COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

El impuesto de industria y comercio ICA es un gravamen, considerado impuesto directo, de carácter municipal que grava toda actividad industrial, comercial o de servicios que se realice en la jurisdicción de cada municipio.

El impuesto de industria y comercio se genera por el ejercicio o realización directa e indirecta de cualquier actividad industrial, comercial o de servicios en jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá, ya sea que se cumpla de forma permanente u ocasional, en inmueble determinado, con establecimiento de comercio o sin ellos. El Estado no da contraprestación directa por su pago.

El impuesto de Industria y Comercio es de carácter local, directo, quien paga el impuesto es la misma persona vinculada en la relación jurídica tributaria. Es real, no grava a la persona sino al ejercicio de una actividad y es un impuesto de periodo.

Por consiguiente el Impuesto de Industria y Comercio es un tributo autónomo e independiente, tanto en su estructura legal como en materia de tratamientos preferenciales, como son las no sujeciones y exenciones, que se encuentran taxativamente señaladas en los artículos 31 y 45, libro I del Estatuto Tributario de Santa Fe de Bogotá D.C

Las siguientes actividades se encuentran excluidas del impuesto de industria y comercio ICA:

- La producción primaria, agrícola, ganadera y avícola sin que se incluyan la fabricación de productos alimenticios o de toda industria donde haya un proceso de transformación, por elemental que éste sea.
- La producción nacional de artículos destinados a la exportación.
- La educación pública, las actividades de beneficencia, culturales y/o deportivas, las actividades desarrolladas por los sindicatos, por las asociaciones de profesionales y gremiales sin ánimo de lucro, por los partidos políticos y los servicios prestados por los hospitales adscritos o vinculados al sistema nacional de salud. Cuando las entidades en mención realicen actividades industriales o comerciales, serán sujetos del impuesto de industria y comercio respecto de estas actividades.
- La primera etapa de transformación realizada en predios rurales cuando se trate de actividades de producción agropecuaria, con excepción de toda industria donde haya transformación, por elemental que ésta sea.
- Las de tránsito de los artículos de cualquier género que atraviesen por el territorio del Distrito Capital, encaminados a un lugar diferente del Distrito.
- La persona jurídica originada en la constitución de la propiedad horizontal, en relación con las actividades propias de su objeto social.
- Los proyectos energéticos que presenten las entidades territoriales de las zonas no interconectadas del Sistema Eléctrico Nacional al Fondo Nacional de Regalías.

Así mismo, están exentas del pago del impuesto de Industria y Comercio ICA:

- Las personas naturales y jurídicas y las sociedades de hecho, damnificadas a consecuencia de los actos terroristas o catástrofes naturales ocurridos en el Distrito Capital, en las condiciones establecidas en el decreto reglamentario, expedido para el efecto.
- Las entidades sin ánimo de lucro que suscriban contratos con el Instituto para la Recreación y el Deporte de Bogotá, para mantener e invertir en el mejoramiento de los parques del Distrito, tendrán una exención del impuesto de industria y comercio, avisos y tableros causado en los 6 bimestres del año anterior, siempre y cuando inviertan en el mejoramiento de los parques el equivalente a por lo menos el 80% de dicha exención.
- Quien haya sido víctima de secuestro o desaparición forzada y sea contribuyente del régimen simplificado, estará exento del pago del impuesto de industria y comercio, avisos y tableros, durante el tiempo que dure el secuestro o la desaparición forzada.

De otra parte, acorde con el otro objeto de ese Proyecto de Acuerdo, el relacionado con la exención al ICA, la misma resulta importante como medio o vehículo que permitiría hacer viable el grado de participación en cuanto al desarrollo y propósitos que se buscan con este Proyecto de Acuerdo, al encontrar un estímulo tributario que las motivaría a ser partícipes, reinvirtiéndolos en progreso, desarrollo y mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de los ciudadanos.

No en vano podría explicarse cómo de otra manera sería vincularse y participar dentro de los objetivos del presente Proyecto de Acuerdo, sino es con una exención o un beneficio y por eso se considera que dada la naturaleza y el carácter que tiene el impuesto ICA, que no la tiene el impuesto predial por ejemplo, sería la herramienta eficaz para que a través de la exención en el pago del impuesto se de dicha participación.

Así como resulta obvio esta participación, también lo es que debe tenerse en cuenta en este análisis y como propósito fundamental el manejo de la hacienda pública cuyo objetivo es lograr un comportamiento fiscal ordenado, disciplinado y medurado y sin poner en riesgo la sostenibilidad de las finanzas distritales con la exención propuesta, caso en el cual ha de ser la Administración quien evalúe este aspecto, como quiera que es ella quien tiene los elementos micro y macroeconómicos en los que se comporta y evoluciona nuestra economía en una programación de corto, mediano y largo plazo, que le han permitido gozar de reconocimiento y solidez en nuestras finanzas.

Lo que se estaría haciendo con la exención que se propone, es suplir lo que siempre se ha demandado a la ciudad en materia de requerimientos de recursos permanentes o adicionales, no sólo para garantizar los servicios que debe prestar a la comunidad, aumentar las coberturas, para el mantenimiento y construcción de la infraestructura social y económica y trasladar en parte esa responsabilidad, a quienes quieran invertir en estas UPZ o localidades o sectores a los que nos hemos referido en esta exposición de motivos, para que sean beneficiarias de la exención, las que se ocupen con los recursos del ahorro en el pago de los montos de ICA a que están obligadas a pagar, las que las realicen conforme a lo preceptuado en el Acuerdo, en caso de que se llegue a aprobar esta iniciativa.

En efecto, Bogotá financia gran parte de sus gastos de funcionamiento e inversión con recursos propios y transferencias, pero fundamentalmente con ingresos corrientes; esto es, aquellos recursos que se generan en forma ordinaria, como consecuencia de las actividades desarrolladas por el ente territorial y a través también de variables como los impuestos, que pagan los contribuyentes, bajo la fuerza de la imposición fiscal y tributaria determinada en las normas correspondientes, que son de carácter obligatorio.

De hecho, como se sabe, en Bogotá la mayor cantidad de recursos que se obtiene por esta vía, provienen del denominado Impuesto de Industria, Comercio, Avisos y Tableros -ICA, y en los próximos años, el ICA seguirá siendo la principal fuente de ingresos propios del Distrito Capital y por supuesto un recurso indispensable para la financiación de la inversión programada, por la actual administración de la ciudad. Igualmente, el ICA constituye la vía o el instrumento objeto por el cual se podría viabilizar este Proyecto de Acuerdo y es por esta misma razón que se debe tener en cuenta los efectos fiscales de lo pretendido con este Proyecto y los resultados de la exención, para que lo dejado de recaudar por el no pago, o para que la carga y el peso económico de lo que constituye el recaudo del ICA no impacte las finanzas del Distrito y su sostenibilidad.

Si bien es cierto que como consecuencia de la Pandemia del COVID 19, la economía presentó una reducción en el ritmo de crecimiento que traía la ciudad antes de la pandemia y que se presenta actualmente una contracción de la misma con insospechados resultados ya que depende del grado de evolución del Covid 19 y su permanencia en el tiempo, también es cierto que hay necesidad de reactivar y abrir la economía y lo que se requiere es generar estrategias de reactivación de la misma, tal como ya ocurrió con las medidas presentadas por la administración Distrital en el Plan Marschall , y con el Cupo de Endeudamiento y ahora con el estudio del presupuesto para la vigencia 2021.

De manera que lo pretendido en este Proyecto coadyuvaría a manera de complemento con dicho propósito, de reactivar e impulsar la economía y permitir a la administración distrital tener una mayor margen de maniobra en sus finanzas para que el sector privado, asuma con grado de responsabilidad y corresponsabilidad social y económica con lo que al Distrito como tal corresponde asumir dentro de la obligatoriedad de garantizar un mayor desarrollo y calidad de vida de los ciudadanos.

Para el caso del impuesto de industria y comercio, la política fiscal busca incentivar ciertas actividades (que redundan en beneficio de la comunidad) y / o creación o la permanencia de determinadas entidades o personas jurídicas que desarrollen aquellas, mediante la consagración de algunas exenciones, lo que implica de suyo que no se otorgan mirando intereses particulares¹⁷.

Aunque todavía no se tienen estudios concluyentes sobre el desempeño de los sectores económicos tras la pandemia del Covid-19; se podría contar con algunos resultados parciales e indicadores del primer semestre y se están actualizando las proyecciones de lo que va a ser el cierre del 2020, en la medida que más sectores acceden a una apertura gradual con protocolos de bioseguridad y los efectos se mitigan con la apertura de la economía.

De otro lado, desde el gobierno nacional través de la Ley de Crecimiento 2010 de 2019, se estableció o permitió un descuento del 50% para el año 2021 y del 100% para los siguientes años en el impuesto de renta y como medio de disminución de la carga de los empresarios; es oportuno otorgar beneficios como mecanismo de reactivación y generación de empleo desde el impuesto de industria y comercio, como impuesto directo, que paga el contribuyente.

En efecto, el impuesto de industria y comercio tiene como base gravable los ingresos netos del contribuyente, obtenidos durante el periodo, al hacer una aproximación a las utilidades recibidas por los sectores económicos y el recaudo generado en las vigencias anteriores encontramos que la ciudad

¹⁷ <http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Estructurales/Hacienda/2018%20->

obtiene, por este tributo, cercano a los tres billones de pesos, por todas las actividades económicas registradas en las últimas cuatro vigencias fiscales.

Impuesto/vigencia	2016	2017	2018	2019
Impuesto de industria y comercio complementario de avisos y tableros	2.793.501	2.672.948	2.770.286	2.898.785

* INGRESOS NETOS GRAVABLES (EN MILLONES DE PESOS CTE).

** Fuente. SDH

Entonces, como vemos la exención que propone y establece el proyecto de acuerdo, no es una suma que afecte el equilibrio presupuestal del Distrito, máxime cuando en acuerdos anteriores se convergido en otorgar tales beneficios al sector solidario.

De otro lado, el sector de la economía solidaria en el marco de la reactivación no se ha mencionado como estrategia de reactivación económica, tanto del Gobierno Nacional como en el Distrito Capital, por lo que es oportuno brindar la oportunidad y priorizar a este sector, por su peso en la economía colombiana y su potencial de generación de empleo.

6. LAS EXENCIONES EN MATERIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Se trae a colación este capítulo, como quiera que con este Proyecto de Acuerdo que se somete a consideración del Concejo de Bogotá, se está proponiendo, entre otros aspectos, una exención condicionada en el impuesto de industria, comercio y avisos y tableros (ICA) como estímulo tributario de la política de fomento, a quienes efectúen Inversiones siempre y cuando cumplan con las condiciones y requisitos establecidos en el presente Acuerdo, en caso de aprobarse esta iniciativa, o que la administración imponga en la reglamentación del Acuerdo.

La concesión de exenciones en materia de tributos territoriales es un asunto que forma parte de la autonomía local reconocida en la Constitución Política, la cual señala que las entidades territoriales tienen derecho a “*administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones*”.

“Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. *Gobernarse por autoridades propias.*
2. *Ejercer las competencias que les correspondan.*
3. **Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.**
4. *Participar en las rentas nacionales”.*

Al respecto, se ha señalado:

“En términos generales, es factible afirmar que los entes municipales son autónomos para hacer efectivos los tributos o dejarlos de aplicar, “para asumir gastos o comprometer sus ingresos” juzgando “su oportunidad y su conveniencia” y, en suma, “para realizar actos de destinación y de disposición, manejo e inversión”, merced a la puesta en práctica de “mecanismos presupuestales y de planeación.

De acuerdo con lo indicado, la autonomía constituye un límite a la legislación, pues el Congreso no puede intervenir en la administración del tributo que, al tenor de lo dispuesto en el artículo 362 superior, una vez decretado, se convierte en renta de propiedad exclusiva del municipio, goza de las mismas garantías que la propiedad privada y rentas de los particulares y no puede ser trasladado a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior¹⁸...

“Artículo 362

Artículo 362. Los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales, son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares. Los impuestos departamentales y municipales gozan de protección constitucional y en consecuencia la ley no podrá trasladarlos a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior”.

La ley Tampoco podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales o recargos, en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales, pues así lo determina el artículo 294 de la Carta que también impide la imposición de recargos, con la salvedad de lo previsto en el artículo 317...”

“Artículo 294. La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.”

En consecuencia, corresponde a cada Concejo distrital o municipal determinar cuáles son las entidades en cuyo favor se concede exención sobre el impuesto ICA en este caso particular y concreto respecto de este impuesto que nos ocupa en esta ponencia y proyecto.

Debe tenerse en cuenta también el principio de la igualdad como limitación, y por eso la exención debe tener un fundamento general o de interés colectivo, según sean los elementos del impuesto respecto de lo que está formada la exención.

6.1. Competencia en materia de Exenciones Tributarias

De conformidad con el Artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, Corresponde a este Concejo dentro de sus atribuciones, la de ordenar exenciones tributarias, como las que se establecen en este Proyecto de Acuerdo. En efecto el Artículo 12, numeral 3º así lo establece, veamos:

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

(...)

*3. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: **ordenar exenciones tributarias** y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos. (negrilla fuera de texto)*

¹⁸ CONSEJO DE ESTADO SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL - Consejero ponente WILLIAM ZAMBRANO CETINA - Bogotá D.C., 28 de noviembre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00206-00 Número interno: 2145

Si bien en principio el Concejo tiene la atribución de ordenar exenciones tributarias, esa atribución no la ejerce de modo absoluto y per se, puesto que de conformidad con el Artículo 13 del mismo Decreto 1421 de 1993, requiere además de la Iniciativa del Alcalde Mayor. Veamos:

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.*

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. *Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde. (Negrilla fuera de texto).*

Como podemos ver, es la ley la que excluye de la aplicación de un impuesto, a determinados actos o personas que normalmente están gravados. La exención necesariamente debe estar establecida en la Ley, puesto que significa excluir de un gravamen o impuesto, actos o personas que la ley ha considerado como afectados por él mismo.

La norma anterior indica también, que el Concejo tiene la atribución de ordenar exenciones y por consiguiente es el competente para decidir sobre ellas. Sin embargo su competencia es relativa y limitada, en la medida en que queda supeditada a la iniciativa del Alcalde Mayor en la materia. Si bien esta es una limitante de orden legal, es bien sabido, ella bien puede ser subsanable en desarrollo del trámite de discusión y aprobación del Proyecto de Acuerdo que se somete a consideración por medio del presente, ya que en él, la administración puede pronunciarse sobre si avala o no dicha iniciativa.

De otra parte, las exenciones tributarias se fundamentan en que son mecanismos presupuestales y de planeación para las autoridades fiscales o tributarias y de beneficio para los contribuyentes sobre los valores que deben pagarse al fisco. Para el caso de este Proyecto de Acuerdo, la exención al ICA resulta ser útil, positiva y estratégica por cuanto la política fiscal del Distrito puede contener un conjunto de medidas que estimulen la inversión en programas de emprendimiento social y económico en proyectos impulsados por el gobierno distrital; Inversión en educación formal a nivel de primaria, secundaria, técnica y universitaria en instituciones educativas distritales, e inversiones en mantenimiento y/o obras necesarias para el mejoramiento de los parques o construcción o dotación de nuevos parques vinculados al Sistema de Parques Distritales.

También de otra parte, resulta indiscutible que para quienes quieran generar estas condiciones en esos territorios, la exención propuesta constituye una motivación, un incentivo, un beneficio muy importante y pertinente para ampliar su espectro de cooperación, solidaridad, corresponsabilidad, máxime cuando se está contribuyendo de manera complementaria al desarrollo humano y territorial de la ciudad, a su reactivación económica y a la generación de empleo.

Es importante recalcar que la exención que se está proponiendo en este Proyecto de Acuerdo, dadas las condiciones no trae beneficios adicionales para los otros impuestos, es un beneficio con carácter temporal, que no va a perdurar, que va a depender del cumplimiento de unas condiciones y de unos requisitos, que puede también revertirse al momento que no se cumpla y va a depender también de que el mecanismo funcione en cuanto a los objetivos pretendidos.

Según sentencia del Consejo de Estado del 23 de noviembre de 1978 el concepto de exención se precisó así¹⁹:

“(…) Impuesto de Industria y Comercio y complementario de Avisos y Tableros - 2019 “Por medio de la exención se exonera o se exime del pago de una contribución, tributo o tasa en virtud de ciertas circunstancias previstas en la norma orgánica del tributo o de la contribución. En el caso de la exención la deuda no se causa, en virtud de la declaración que haga la autoridad competente para la aplicación de un precepto que señala de manera general, los motivos de exoneración.”

En otras palabras, la exención es un tratamiento preferencial consagrado en una disposición tributaria cuyo origen radica en el legislador o para el caso de los entes territoriales como el Distrito Capital en el Concejo Distrital, en virtud de específicas atribuciones constitucionales y legales, consistente en el beneficio de liberar del pago del tributo a los contribuyentes respecto de un determinado impuesto, por reunir las condiciones señaladas en la norma que la consagra.

De lo anteriormente expuesto puede concluirse:

- 1.- Que la potestad o poder de imposición que conlleva el de gravar, o desgravar como es el de establecer una exención la tiene el Estado, que para el impuesto de Industria y Comercio del Distrito Capital recae en cabeza del Concejo Distrital;*
- 2.- Que dicha potestad se plasma en una norma la cual es de carácter tributario, y por ello es de derecho público y de obligatorio cumplimiento.*
- 3.- Que, como consecuencia de las anteriores premisas, la exención es una norma tributaria y por tanto participa de las características propias de ésta.*
- 4.- Que en virtud de las características de “norma abstracta” y “obligatoriedad, en relación con los sujetos”, el precepto que consagra la exención es de aplicación obligatoria cuando ocurren o se dan las condiciones que el señala, es decir, el destinatario de la norma no puede sustraerse a ella, cuando se da la situación prevista, dado que su naturaleza es impositiva. (...).*

La exención es norma de naturaleza impositiva, ya que dadas las condiciones que ella consagra, las personas o actividades (para el caso de industria y comercio) que las cumplan quedan subsumidas en el hecho fáctico descrito.

La exención, no es más que la dispensa legal del pago del tributo, lo que significa que exime al sujeto pasivo sólo del pago de la obligación, pero no de las restantes obligaciones de carácter formal, entre las cuales se encuentra la de presentar declaración. (Artículo 32 Acuerdo 21 de 1983).

Para el caso que nos ocupa en el Presente Proyecto de Acuerdo, el incentivo tributario en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros ICA por inversión en las UPT o

¹⁹ <https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/files/CartillaICA2019.pdf> CONCEPTO No. 567 Ref.: oficio sh 97-531-0000121

Distritos sería para las personas naturales o jurídicas que realicen inversiones, se establezcan, y desarrollen sus actividades principales en las UPT o Distritos siempre y cuando cumplan con los lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y las normas ambientales y de producción limpia vigentes.

En efecto, las personas naturales o jurídicas que inviertan en las UPT o Distritos, caracterizados por el POT como deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial; tendrán derecho a una exención en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros por 10 años por inversión y generación de empleo en las UPT o Distritos.

Para acceder a la exención se deberán cumplir los siguientes requisitos habilitantes:

1. Estar legalmente constituidas como sociedades e iniciar su actividad económica a partir del primero (1) de enero de 2021 y hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2024.
2. Tener su domicilio principal en Bogotá, invertir en las UPT o Distritos y desarrollar su actividad económica principal en los mismos.
3. Estar debidamente inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá; en el RUT y en el Registro de Información Tributario RIT.
4. Las sociedades deberán realizar directamente una inversión demostrada en las UPT o Distritos deficitarios o por revitalizar según el POT y garantizar un número de trabajadores formales durante el periodo de la exención; según el tamaño y actividad a desarrollar en el territorio de la siguiente forma:

Tamaño de la Empresa	Caracterización		Empleos Directos Mínimos	Inversión Mínima en UVT		
	Número de trabajadores	Activos en SMMLV		Industria	Comercio	Servicios
Micro	1 a 10	500	5	20.000	15.000	10.000
Pequeña	Entre 11 a 50	501 y 5.000	25	42.000	57.000	30.000
Mediana	51 a 200	5.001 y 30.000	100	270.000	332.100	73.062
Grande	Más de 200	Más de 30.000	250	405.000	498.150	109.593

Sobre el empleo directo que se genere en las UPT o Distritos el 40% deberá corresponder como mínimo a residentes de las UPT o Distrito donde se realicen las inversiones.

El tope mínimo de inversión podrá disminuirse conforme con la actividad desarrollada, previa aprobación de una instancia interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá o quien haga sus veces y siempre y cuando se supere los topes de empleados a contratar.

La inversión mínima demostrables será en los ítems que se definen a continuación:

- Compra de terrenos y/o bienes inmuebles
- Materiales y equipos
- Construcción de obra nueva, y
- Mejoras y adecuaciones en construcciones preexistentes

Las personas naturales o jurídicas que deseen obtener los beneficios tributarios deberán previamente presentar sus proyectos de inversión y de generación de empleo a la instancia que indique la administración distrital en la reglamentación del presente Acuerdo y está eberá desarrollar una metodología de priorización de valor estratégico de las actividades productivas que permita estimar su contribución económica y social a las UPT o distritos deficientes o por revitalizar, las potencialidades de crecimiento, los encadenamientos productivos que genere, el impacto sobre el empleo, la distancia a centros de aglomeración, su aporte al sistema de cuidados, el tejido empresarial y vocación de servicios, entre otros factores que se definan en el reglamento

Los Porcentajes de la exención por inversión y empleo en las UPT o Distrito. a las personas naturales o jurídicas que cumplan con los requisitos habilitantes mínimos de inversión y empleo, se les otorgará la exención en el ICA, a partir de la puesta en marcha de la actividad productiva de la siguiente forma:

Año de Actividad en el Distrito Deficitario o por Revitalizar	Porcentaje de Exención por Inversión y empleo Mínimo
1	80%
2	80%
3	70%
4	60%
5	50%
6	40%
7	30%
8	20%
9	20%
10	10%

Los contribuyentes deben también acreditar el empleo directo generado en los Distritos y lo deben mantener durante los periodos gravables de aplicación de la exención

Así mismo, los contribuyentes que accedan al beneficio podrán obtener un porcentaje adicional de la exención siempre y cuando contraten población menor de 25 años con o sin experiencia laboral, madres cabeza de hogar y mujeres mayores de 40 años, que residan en las UPT o Distritos, por un período no inferior a cinco (5) años de la siguiente manera:

Año de Actividad en el Distrito Deficitario o por Revitalizar	Porcentaje de Exención por Inversión y empleo Mínimo	Porcentaje Adicional por empleo de jóvenes menores de 25 años; madres cabeza de hogar y/o mujeres mayores de 40 años que residan en los Distritos deficitarios o por revitalizar
1	80%	20% si el tope de empleo directo según tamaño de empresa se incrementa en mínimo un 25% y del 10% si el empleo directo se incrementa en mínimo un 15%.
2	80%	
3	70%	
4	60%	
5	50%	
6	40%	
7	30%	
8	20%	
9	20%	
10	10%	

El número de empleados requeridos deben estar debidamente contratados bajo la legislación laboral colombiana, y certificado su contrato laboral, conforme con el pago de la seguridad social, a cargo del empleador y verificable por PILA.

También, aquellos contribuyentes del impuesto de industria y comercio, que decidan trasladar sus actividades a Bogotá, relocalizar su operación estando registrados ya en el Distrito Capital o ampliar su operación a una UPT o Distrito deficitario; lo podrán hacer en los términos y condiciones del presente Acuerdo y podrán acceder a una exención en el impuesto del 50% por 10 años; a partir del año gravable en que inicien las nuevas actividades en el territorio o aumenten sus operaciones en el mismo y podrán aumentar este porcentaje en las condiciones señaladas en el artículo 5.

Todas las empresas industriales, comerciales y de servicios que deseen realizar esta relocalización en el territorio y acceder a los beneficios, deberán tener la aprobación de la instancia que indique la administración distrital, que en principio se pensaría, que deben ser, las relacionadas con el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el fomento y reactivación económica del Distrito o quien haga sus veces.

También Las personas naturales o jurídicas debidamente constituidas como sociedades que decidan invertir y desarrollar sus actividades en Bogotá y en cualquier UPT o Distritos; con una inversión mínima de 25.000 UVT podrán acceder a una **exención en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros** del 100% por 10 años. En actividades como: ensayos y análisis técnicos; Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales y la ingeniería; Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias sociales y las humanidades; Otras actividades profesionales, científicas y técnicas ncp; Desarrollo de software; Desarrollo de aplicaciones informáticas; Diseño y desarrollo de páginas web; Administración de bases de datos; Testing, entendido como los servicios orientados a la realización de pruebas a los sistemas de información y tercerización de servicios relacionados con las tecnologías de información (ITO) y Alojamiento de datos; Diseño y desarrollo de video juegos.

El valor máximo anual de inversión aprobado por el Comité Interinstitucional para todas las exenciones no podrá superar las 4.212.655 UVT.

La exención libera al sujeto pasivo del impuesto ICA del deber sustancial de pagar el impuesto más no del deber formal de presentar la respectiva declaración. Es una situación de privilegio que goza la persona (CONTRIBUYENTE) para no ser comprendida en una carga u obligación tributaria.

Lo anterior indica que el Concejo tiene la atribución de ordenar exenciones y por consiguiente es el competente para decidir sobre ellas. Sin embargo su competencia es relativa y limitada, en la medida en que queda supeditada a la iniciativa del Alcalde Mayor en la materia. Si bien esta es una limitante de orden legal, es bien sabido, ella bien puede ser subsanable en desarrollo del trámite de discusión y aprobación del Proyecto de Acuerdo que se somete a consideración por medio del presente, ya que en él, la administración puede pronunciarse sobre si avala o no dicha iniciativa.

De otra parte, las exenciones tributarias se fundamentan en que son mecanismos presupuestales y de planeación para las autoridades fiscales o tributarias y de beneficio para los contribuyentes sobre los valores que deben pagarse al fisco. Para el caso de este Proyecto de Acuerdo, la exención al predial resulta ser útil, positiva y estratégica por cuanto la política fiscal del Distrito puede contener un conjunto de medidas que estimulen la inversión, la generación de infraestructura, y el empleo en esos territorios. Este sin duda es el objeto y lo que se propone con este Proyecto de Acuerdo.

Es importante recalcar que la exención que se está proponiendo en este Proyecto de Acuerdo, dadas las condiciones no trae beneficios adicionales para los otros impuestos, es un beneficio con carácter temporal, que no va a perdurar, que va a depender del cumplimiento de unas condiciones y de unos requisitos, que puede también revertirse al momento que no se cumpla y va a depender también de que el mecanismo funcione en cuanto a los objetivos pretendidos.

7. IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de Acuerdo, si tiene un impacto fiscal en las finanzas del distrito, más concretamente, en el recaudo de los recursos que por concepto de pago del impuesto de industria y comercio se deben pagar por los contribuyentes al fisco y que al momento de declararse la exención quedarían exentos del pago de dicho impuesto. Se trataría entonces de un menor valor que se dejaría de percibir por concepto de la exención que se decreta para poder generar inversión, mayor infraestructura, más empleo, en las Zonas donde se realicen y que gocen de las características que se establecen en su articulado.

Sin embargo, quien debe fijar el impacto debe ser la Secretaría Distrital de Hacienda por tener ellos la fuente de los ingresos recibidos por concepto de pago de impuesto de Industria y Comercio por parte de quienes cumplan con las condiciones establecidas en el presente Proyecto o en Acuerdo, en caso de aprobarse esta iniciativa.

Así mismo, En este caso concreto, debemos mencionar también que la Corte Constitucional en sentencia C-911 de 2007, puntualizo, que el impacto fiscal d las normas, no pude convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, afirmando:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso

de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”.

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

Atentamente,

Original firmado

NELSON CUBIDES SALAZAR
Concejal de Bogotá, D.C.

Original firmado

GLORIA ELSY DIAZ MARTINEZ
Concejal de Bogotá, D.C.

PROYECTO DE ACUERDO No. 417 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE OTORGAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y SU COMPLEMENTARIO DE AVISOS Y TABLEROS -ICA- PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA; QUE FOMENTEN LA INVERSIÓN Y EL EMPLEO EN LAS UNIDADES DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL O DISTRITOS QUE ASÍ DEFINA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL -POT- EN EL DISTRITO CAPITAL.

El Concejo de Bogotá en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Numeral 4° del Artículo 313 y el Artículo 388 de la Constitución Política y por los Numerales 1°, 3° del Artículo 12 del Decreto 1421 de 1993;

ACUERDA

ARTÍCULO 1. DEFINICIONES. Para efectos de la aplicación de los beneficios tributarios en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros -ICA en las unidades de planeación territorial o distritos que establezca el POT; se utilizarán las siguientes definiciones:

1. Unidades de Planeamiento Territorial UPT o Distritos: corresponden a las unidades que defina el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá y son las unidades en donde se busca se realice la inversión para acceder a los beneficios tributarios de la reactivación económica según lo dispuesto en el presente Acuerdo.

2. Actividades económicas. Las actividades económicas son las previstas en las Resoluciones 000079 del 11 de marzo de 2013 y 000195 del 3 de julio de 2013 expedidas por la Secretaria Distrital de Hacienda para el impuesto de Industria y Comercio -ICA. o las que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

3. Actividades económicas principales. Las actividades económicas principales son aquellas que comprenden a las actividades industriales, comerciales, o de servicios; desarrolladas dentro de las unidades de planeamiento territorial o distritos que generen el impuesto de industria y comercio ICA en el respectivo periodo gravable.

4. Actividades económicas secundarias. Las actividades económicas secundarias son las demás actividades económicas diferentes a las actividades económicas principales, que sean desarrolladas por el contribuyente dentro o por fuera del territorio de las unidades de planeación territorial o distritos.

5. Empleo directo generado: El empleo directo generado es aquel que se deriva de las inversiones en las UPT o Distritos; vincula personal contratado directamente y por tiempo completo a través de contratos laborales celebrados conforme con las normas legales vigentes que rigen la materia.

El empleo directo deberá estar relacionado con la actividad económica principal de los contribuyentes que inviertan en las UPT o Distritos que consista en el desarrollo de las actividades industriales, comerciales o de servicios, dentro del territorio de la UPT o Distritos.

6. Desarrollo de la actividad económica principal. Para efectos de la aplicación del presente Acuerdo, se entiende que el contribuyente desarrolla las actividades económicas principales en el territorio de la UPT o distritos, cuando la mayor cantidad de sus ingresos provienen del desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios.

Se entiende por actividades industriales, comerciales o de servicios las siguientes:

1. Actividad industrial. Es actividad industrial, la producción, extracción, fabricación, manufactura, confección, preparación, reparación, ensamblaje de cualquier clase de materiales y bienes y en general cualquier proceso de transformación por elemental que éste sea.

2. Actividad comercial. Es actividad comercial, la destinada al expendio, compraventa o distribución de bienes y mercancías, tanto al por mayor como al por menor y las demás actividades definidas como tales por el Código de Comercio, siempre y cuando no estén consideradas por la ley como actividades industriales o de servicios.

3. Actividad de Servicio. Se consideran actividades de servicio todas las tareas, labores o trabajos ejecutados por persona natural o jurídica o por sociedad de hecho, sin que medie relación laboral con quien los contrata, que genere contraprestación en dinero o en especie y que se concreten en la obligación de hacer sin, importar que en ellos predomine el factor material o intelectual.

7. Empresa nueva. Para los efectos previstos en el presente Acuerdo, se considera nueva empresa, toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, administración de bienes, su comercialización o para la prestación de servicios, constituida mediante nuevos aportes de capital dentro de la jurisdicción de Bogotá, que se encuentren representados en inmuebles, instalaciones, equipos, herramientas, sistemas y procedimientos industriales, comerciales o de servicios, que no provengan de una liquidación; transformación; división o escisión; fusión; incorporación; adquisición de activos y pasivos a una empresa inactiva, liquidada o cambio de razón social; y que su personal no provenga de una sustitución patronal.

ARTÍCULO 2. INCENTIVO TRIBUTARIO EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y SU COMPLEMENTARIO DE AVISOS Y TABLEROS- ICA POR INVERSIÓN EN LAS UPT O DISTRITOS.

Las personas naturales o jurídicas que realicen inversiones, se establezcan, y desarrollen sus actividades principales en las UPT o Distritos podrán acceder a los beneficios del presente Acuerdo, siempre y cuando cumplan con los lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y las normas ambientales y de producción limpia vigentes.

ARTÍCULO 3. EXENCIÓN EN EL IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO Y SU COMPLEMENTARIO DE AVISOS Y TABLEROS ICA POR INVERSIÓN Y GENERACIÓN DE EMPLEO EN LAS UPT O DISTRITOS.

Las personas naturales o jurídicas que inviertan en las UPT o Distritos, caracterizados por el POT como deficientes o por revitalizar respecto de su actividad productiva o con centralidades incipientes o con una baja densidad empresarial; tendrán derecho a una exención en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros por 10 años. Para acceder a la exención se deberán cumplir los siguientes requisitos habilitantes:

1. Estar legalmente constituidas e iniciar su actividad económica a partir del primero (1) de enero de 2021 y hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2024.

2. Tener domicilio en Bogotá, invertir en las UPT o Distritos y desarrollar su actividad económica principal en los mismos.

3. Estar debidamente inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá; en el RUT y en el Registro de Información Tributario RIT.

4. Las sociedades deberán realizar directamente una inversión demostrada en las UPT o Distritos deficitarios o por revitalizar según el POT y garantizar un número de trabajadores formales durante el periodo de la exención; según el tamaño y actividad a desarrollar en el territorio de la siguiente forma:

Tamaño de la Empresa	Caracterización		Empleos Directos Mínimos	Inversión Mínima en UVT		
	Número de trabajadores	Activos en SMMLV		Industria	Comercio	Servicios
Micro	1 a 10	500	5	20.000	15.000	10.000
Pequeña	Entre 11 a 50	501 y 5.000	25	42.000	57.000	30.000
Mediana	51 a 200	5.001 y 30.000	100	270.000	332.100	73.062
Grande	Más de 200	Más de 30.000	250	405.000	498.150	109.593

Parágrafo 1. Sobre el empleo directo que se genere en las UPT o Distritos el 40% deberá corresponder como mínimo a residentes de las UPT o Distrito donde se realicen las inversiones.

Parágrafo 2. El tope mínimo de inversión podrá disminuirse conforme con la actividad desarrollada, previa aprobación por el Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá o quien haga sus veces y siempre y cuando se supere los toques de empleados a contratar.

Parágrafo 3. Los contribuyentes deben acreditar el empleo directo generado en los Distritos y lo deben mantener durante los periodos gravables de aplicación de la exención.

Parágrafo 4. La inversión mínima demostrable será en los ítems que se definen a continuación:

- Compra de terrenos y/o bienes inmuebles
- Materiales y equipos
- Construcción de obra nueva, y
- Mejoras y adecuaciones en construcciones preexistentes.

ARTÍCULO 4. PORCENTAJES DE LA EXENCIÓN POR INVERSIÓN Y EMPLEO EN LAS UPT O DISTRITO. A las personas naturales o jurídicas que cumplan con los requisitos habilitantes mínimos del artículo anterior, de inversión y empleo, se les otorgará una exención en el ICA, a partir de la puesta en marcha de la actividad productiva de la siguiente forma:

Año de Actividad en el Distrito Deficitario o por Revitalizar	Porcentaje de Exención por Inversión y empleo Mínimo
1	80%
2	80%
3	70%
4	60%
5	50%
6	40%
7	30%
8	20%
9	20%
10	10%

ARTÍCULO 5. AUMENTO EN EL PORCENTAJE DE EXENCIÓN POR EMPLEO DE POBLACIÓN MENOR DE 25 AÑOS, MADRES CABEZA DE HOGAR Y MUJERES MAYORES DE 40 AÑOS QUE RESIDAN EN LAS UPT O DISTRITOS. Los contribuyentes que accedan al beneficio del artículo anterior podrán obtener un porcentaje adicional de la exención si contratan población menor de 25 años con o sin experiencia laboral, madres cabeza de hogar y mujeres mayores de 40 años y personas con discapacidad que residan en las UPT o Distritos, por un período no inferior a cinco (5) años de la siguiente manera:

Año de Actividad en el Distrito Deficitario o por Revitalizar	Porcentaje de Exención por Inversión y empleo Mínimo	Porcentaje Adicional por empleo de jóvenes menores de 25 años; madres cabeza de hogar y/o mujeres mayores de 40 años que residan en los Distritos deficitarios o por revitalizar
1	80%	20% si el tope de empleo directo según tamaño de empresa se incrementa en mínimo un 25% y del 10% si el empleo directo se incrementa en mínimo un 15%.
2	80%	
3	70%	
4	60%	
5	50%	
6	40%	
7	30%	
8	20%	
9	20%	
10	10%	

Parágrafo 1. El número de empleados requeridos deben estar debidamente contratados bajo la legislación laboral colombiana, y certificado su contrato laboral, conforme con el pago de la seguridad social, a cargo del empleador y verificable por PILA.

Parágrafo 2. La certificación de residir en el Distrito será expedida por la Alcaldía Local donde se concentró la mayor parte del territorio de las UPT o distritos deficitarios o por revitalizar según la definición que establezca el POT:

ARTÍCULO 6. PRESENTACION DE PROYECTOS. Las personas naturales o jurídicas que deseen obtener los beneficios tributarios referidos en el artículo 5 del presente Acuerdo, deberán previamente presentar sus proyectos de inversión y de generación de empleo, al Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá Distrital o quien haga sus veces, quien decidirá su viabilidad técnica, legal y financiera; así como su conveniencia económica y social.

Para lo anterior, se deberá desarrollar una metodología de priorización de valor estratégico de las actividades productivas que permita estimar su contribución económica y social a las UPT o distritos deficientes o por revitalizar, las potencialidades de crecimiento, los encadenamientos productivos que genere, el impacto sobre el empleo, la distancia a centros de aglomeración, su aporte al sistema de cuidados, el tejido empresarial y vocación de servicios, entre otros factores que se definan en el reglamento.

Parágrafo El Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá o quien haga sus veces, deberá dar respuesta a quienes presenten solicitudes de beneficios tributarios referidos en el presente Acuerdo, a más tardar a los dos (2) meses de presentada la solicitud.

ARTÍCULO 7. EXENCIÓN POR RELOCALIZACIÓN EN EL TERRITORIO DEL DISTRITO CAPITAL. Los contribuyentes del impuesto de industria y comercio, que decidan trasladar sus actividades a Bogotá, relocalizar su operación estando registrados ya en el Distrito Capital o ampliar su operación a una UPT o Distrito deficitario; lo podrán hacer en los términos y condiciones del presente Acuerdo y podrán acceder a una exención en el impuesto del 50% por 10 años; a partir del año gravable en que inicien las nuevas actividades en el territorio o aumenten sus operaciones en el mismo y podrán aumentar este porcentaje en las condiciones señaladas en el artículo 5.

Parágrafo 1. Todas las empresas industriales, comerciales y de servicios que deseen realizar esta relocalización en el territorio y acceder a los beneficios, deberán tener la aprobación del Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá Distrital o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 8. EXENCIÓN PARA EMPRESAS NUEVAS QUE REALICEN ACTIVIDADES DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA O DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN. Las personas naturales o jurídicas debidamente constituidas como sociedades que decidan invertir y desarrollar sus actividades en Bogotá y en cualquier UPT o Distritos; con una inversión mínima de 25.000 UVT podrán acceder a una exención en el impuesto de industria y comercio y su complementario de avisos y tableros del 100% por 10 años. En actividades como: ensayos y análisis técnicos; Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias naturales y la ingeniería; Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias sociales y las humanidades; Otras actividades profesionales, científicas y técnicas ncp; Desarrollo de software; Desarrollo de aplicaciones informáticas; Diseño y

desarrollo de páginas web; Administración de bases de datos; Testing, entendido como los servicios orientados a la realización de pruebas a los sistemas de información y tercerización de servicios relacionados con las tecnologías de información (ITO) y Alojamiento de datos; Diseño y desarrollo de video juegos.

Parágrafo 1. Para esta exención se requiere la aprobación del Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 9. VALOR MÁXIMO ANUAL DE INVERSIÓN El valor máximo anual de inversión aprobado por el Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá para todas las exenciones no podrá superar las 4.212.655 Unidad de valor Tributario-UVT.

ARTÍCULO 10. Los contribuyentes harán uso del beneficio tributario sus declaraciones privadas, desde el año gravable partir de la generación del primer ingreso proveniente del desarrollo de sus actividades en el territorio.

ARTÍCULO 11. La omisión en la presentación de la declaración correspondiente en las fechas establecidas, generará como resultado la pérdida de las exenciones del presente Acuerdo, a partir del año gravable por el cual se está declarando.

ARTÍCULO 12. El cese de actividades definitivas, modificación o traslado a otra jurisdicción de las empresas beneficiadas con las exenciones señaladas, dará como resultado la pérdida de los beneficios concedidos en el presente Acuerdo, salvo que el cese de actividades definitivas corresponda a la liquidación forzosa administrativa con certificación de tal hecho por parte

ARTÍCULO 13. No podrán acceder a los beneficios tributarios del presente Acuerdo los profesionales independientes.

ARTÍCULO 14.- EXTINCIÓN DE LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS El término de Los beneficios tributarios establecidos en el presente Acuerdo, se extinguirá en cualquier momento antes de su vencimiento, cuando se advierta que no se han cumplido las condiciones exigidas en este Acuerdo o en la reglamentación correspondiente que ha de hacerse del mismo, por parte de la Administración Distrital.

ARTÍCULO 15.- SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LAS PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS QUE INVIRTAN EN LAS UPT O DISTRITOS. La Administración Distrital implementará un sistema de información de las personas naturales o jurídicas que inviertan en las UPT o Distritos, que identifique, caracterice y cuantifique las actividades principales por sector económico, valor de la inversión, género, edad y número de trabajadores formales vinculados durante el periodo de la exención. Este sistema tendrá como insumo principal los registros administrativos del Comité Interinstitucional del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá o quien haga sus veces y las operaciones estadísticas económicas y sociales.

ARTICULO 16.-DIFUSION. La Administración Distrital en cabeza de las Secretarías de Hacienda y de Desarrollo Económico, adelantarán una estrategia de difusión de las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 17. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO No. 418 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ - CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

Implementar el Centro de Investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá -CIDRAE-, como un proceso de medición, estudio e investigación aplicada y estadística a través de la cual se consolide, sistematize, analice, investigue y divulgue la información del sector DRAFE en la ciudad.

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la Constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

Constitución Política de Colombia

Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano. El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social. 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, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional. La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los

fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

ARTÍCULO 269. En las entidades públicas, las autoridades correspondientes están obligadas a diseñar y aplicar, según la naturaleza de sus funciones, métodos y procedimientos de control interno, de conformidad con lo que disponga la ley, la cual podrá establecer excepciones y autorizar la contratación de dichos servicios con empresas privadas colombianas.

○ **DE ORDEN LEGAL**

Ley 181 de enero 18 de 1995. Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.

- Numeral 10: “Estimular la investigación científica de las ciencias aplicadas al deporte, para el mejoramiento de sus técnicas y modernización del deporte”.
- Numeral 15: “Compilar, suministrar y difundir la información y documentación relativas a la educación física, el deporte y la recreación y en especial, las relacionadas con los resultados de las investigaciones y los estudios sobre programas, experiencias técnicas y científicas (...)”.

• **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Acuerdo 4 de 1978 Por el cual se crea el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte

Artículo 2º.- Funciones. El Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte tendrá las siguientes funciones:

1. Formular políticas para el desarrollo masivo del deporte y la recreación en el Distrito Especial, con el fin de contribuir al mejoramiento físico y mental de sus habitantes, especialmente de la juventud.
2. Coordinar con otras instituciones oficiales o privadas, dedicadas a estas materias, el planeamiento y ejecución de sus programas.

Decreto Distrital 558 de 2006 "Por el cual se determina el objeto, la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y se dictan otras disposiciones"

Artículo 1 - OBJETO. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte tiene por objeto orientar y liderar la formulación concertada de políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativa y deportiva del Distrito Capital en coordinación con la Secretaría Distrital de Planeación y con la participación de las entidades a ella adscritas y vinculadas y la sociedad civil.

Artículo 2. FUNCIONES. La Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, tendrá las siguientes funciones básicas:

- a. Formular estrategias para garantizar la conservación y enriquecimiento de la creación y expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, socio cultural e histórico.
- b. Diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.
- c. Velar por el ejercicio del deporte en sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas en pro de la formación de las personas y la preservación del desarrollo de una mejor salud en el ser humano.

d. Formular mecanismos para lograr la participación de los ciudadanos y ciudadanas en programas recreativos y deportivos en desarrollo del derecho constitucional que le asiste a todas las personas para la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre.

f. Impulsar la formación y gestión de actividades y programas artísticos, culturales, deportivos y de alto rendimiento, acorde con los planes sectoriales y con el plan de desarrollo económico y social y de obras públicas del Distrito Capital.

i. Coordinar la ejecución de las políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativo y del deporte que desarrollen las entidades adscritas y vinculadas y las localidades.

m. Promocionar actividades recreativas e impulsar masivamente la práctica deportiva no competitiva prioritariamente para los niños, jóvenes y adultos mayores.

Decreto No. 229 de 16 de junio de 2015 y modificado por el **decreto 483 de 2018** “Adoptase la Política Pública de Deporte, Recreación, Actividad Física, Parques, Escenarios y Equipamientos Recreativos y Deportivos para Bogotá -DRAFE, como instrumento de planeación de la administración para garantizar la realización efectiva de los derechos de las personas al deporte, la recreación, la actividad física, así como al disfrute de parques y escenarios”

TÍTULO III ESTRUCTURA

Artículo 9o.- Promover la participación. Garantizar el acceso de los habitantes de Bogotá D.C., al Deporte, la Recreación y la Actividad Física, generando las condiciones para el ejercicio efectivo y progresivo de sus derechos, en los Parques, Escenarios y equipamientos recreativos y Deportivos del Distrito Capital, mediante el desarrollo de las siguientes estrategias:

9.2 Promover la práctica del deporte, la recreación y la actividad física. Generar oportunidades para el goce del Deporte, la Recreación y la Actividad Física.

ACUERDO No. 761 DEL AÑO 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”

TÍTULO II

Propósitos, Logros de Ciudad y Programas

CAPÍTULO I

Propósitos y Logros de Ciudad al 2030

Artículo 9. Propósitos y Logros de ciudad

Se organiza en torno a 5 propósitos que se cumplen a través de 30 logros de ciudad mediante la articulación de acciones materializadas en programas.

Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.

Logro de Ciudad

9. Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Actualmente existe una gran necesidad de llevar a cabo acciones puntuales que beneficien a los deportistas, entrenadores, administradores deportivos, recreadores y todos los actores que intervienen en el medio, esto con el fin de sacar a flote este sector tan golpeado por la pandemia del COVID-19,

ya que fueron los primeros en cerrar actividades y son de los últimos en abrir nuevamente; esto ahondó la necesidad de caracterizar o establecer realmente quienes y cuantos son los diferentes actores que intervienen en el medio.

Esta crisis mundial resalto las falencias que en Bogotá existen para identificar y así mismo apoyar de diferentes formas al sector, esto afecta a la buena planeación y proyección de las diferentes políticas públicas, programas y proyectos que se lleguen a ejecutar, ya que corremos el riesgo de tomar decisiones sin contar con la información oportuna y precisa que las soporten debidamente.

Observatorio de Culturas

El trabajo del Observatorio de Culturas es valioso pero se enfoca en el tema de arte y cultura, dejando por fuera el grueso del deporte y recreación de la capital, sumado a esto hace falta un equipo que pueda apoyar este trabajo y amplíe hacia el deporte y la recreación de manera especializada la información, sondeo y seguimiento a las acciones que no solo la población en general realiza, sino que monitoree a quienes se forman, estudian, trabajan y se especializan dentro del deporte, recreación, actividad física y educación física en la ciudad.

P106. ¿Cuál es la principal razón por la que usted hace deporte?

	Total estimado	% estimado	% Cve
Total	6801713	100%	0%
Por salud o relajarse	1466078	22%	2%
Por diversión	557691	8%	4%
Para relacionarse con otras personas	131422	2%	8%
Para fortalecer la comunidad	74832	1%	11%
Por competir	40917	1%	21%
Otra	15589	0%	24%
No aplica	4472762	66%	1%
Ns/Nr	42421	1%	15%

Encuesta Bienal de Culturas 2019 - SCRD
Observatorio de Culturas

Esta pregunta hace parte de la encuesta Bienal de culturas del 2019, y aunque evidencia la participación en deporte de la ciudadanía, no evidencia fielmente cuantos son los deportistas que participan en los diferentes deportes y en que grupo etario se encuentran, información base para cualquier toma de decisiones adecuada que se llegue a realizar sobre planes o programas.

Por otro lado en el plan de desarrollo **ACUERDO No. 761 DEL AÑO 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 el **Artículo 35**:

“Priorización de las acciones del sector Cultura, Recreación y Deporte en la ejecución del Plan Distrital de Desarrollo.

2.- Finalidad - línea de impacto 2: Sostenimiento humanitario y digno de las poblaciones vulnerables que hacen parte o integran el sector cultura, **recreación y deporte** (entre los que se incluyen, grupos etarios, grupos étnicos y sectores socioeconómicamente vulnerables).

Establece claramente en la finalidad 2, que se realizará sostenimiento humanitario de las poblaciones vulnerables, que en nuestro caso serían entorno al deporte y recreación; en consecuencia para poder realizar o llevar a cabo este sostenimiento se debe tener una base de datos clara frente a quienes son la población vulnerable, pero que a la fecha no existe claridad al respecto y la secretaria de cultura recreación y deporte no posee datos verídicos y actualizados sobre el censo de esta población.

Este centro de investigación permitiría a través de la recolección de información identificar el grado de participación de los diferentes segmentos poblacionales, género y rangos de edad, así mismo, permitiría monitorear el cumplimiento de las metas establecidas por el plan de desarrollo y otras políticas, que evidencia el nivel de cobertura e impacto de los diferentes procesos deportivos y en recreación de Bogotá.

Adicionalmente, podrá apoyar la gestión institucional a través de la medición de los diferentes indicadores del medio y la Política Pública vigente, y fortalecer la encuesta Bienal de culturas, que se realiza cada dos años. Mejoraría sustancialmente la realización de investigaciones, diagnósticos sectoriales, sistematización de experiencias, estudios prospectivos, entre otros.

En departamentos como Antioquia y el Valle del Cauca quienes han obtenido grandes resultados deportivos en los últimos años, existen procesos de investigación y caracterización de los actores del medio, claros, especializados en deporte y recreación, con una estructura que incentiva y organiza toda la base deportiva de cada departamento, algo que a la ciudad de Bogotá le hace falta.

Por otro lado, el CIDRAE constituye una oportunidad para que los atletas o deportistas de alto rendimiento Bogotanos puedan acceder a más y mejores programas de apoyo; teniendo un censo claro y fidedigno de estos, al mismo tiempo incentiva la identificación y selección de talentos deportivos, sumando más deportistas capaces y competentes al ramillete distrital; pues, lamentablemente el desempeño de la capital en los últimos Juegos Deportivos Nacionales 2019, no fue el esperado, y desde el año 2004, Bogotá no gana los juegos nacionales y el año pasado perdió el primer lugar en los paranacionales; Por ello, consideramos que el centro de investigación fortalece la reserva deportiva orientada no solo al alto rendimiento deportivo convencional, sino que también al paraolímpico, caracterizando de una mejor manera a los atletas y entrenadores medallistas en certámenes deportivos y pudiendo llegar a ellos con políticas públicas más eficaces y eficientes fortaleciendo sus prácticas.

En un artículo publicado por el periódico “El Tiempo” el 11 de diciembre 2019, se da cuenta de los desalentadores resultados en los deportistas de nuestra ciudad:

“Tan solo cuatro años más tarde, en las justas del 2008, Bogotá perdió la rueda. Fue tercera con 103 oros, a 46 del valle, segunda, y a 60 de Antioquia, la gran dominadora, ya comenzaba a verse que el trabajo que se hizo en el 2004 se perdió y no se le apostó a la continuidad. En el 2012 pasó algo similar. Con 117 títulos se repitió el tercer puesto en la tabla de metales, pero se quedó a solo dos oros del Valle y a 29 de Antioquia. Esta vez el bache fue mucho más grande, lo que prendió las alarmas en las huestes bogotanas. Y en el tema de los Paranacionales, el resultado tampoco fue bueno. Desde el 2004, cuando se crearon estas competencias, Bogotá dominó la medallería. Ese año ganó con 57 oros, en el 2008 se impuso con 95 metales dorados. Cuatro años después obtuvo el triunfo con 150 oros por 62 del Valle, pero esta vez solo obtuvo 114 oros por 138 del Valle para un tercer lugar. Los primeros análisis dicen que la debilidad estuvo en el ciclismo de pista y en el atletismo, disciplinas en las que se le apostó a ganar un buen número de oro, pero en los que se fracasó.”

La siguiente imagen registra los puestos y medallas obtenidas en los últimos 5 Juegos deportivos Nacionales y Paranaconales.



José

Orlando Asencio

De acuerdo a todo lo anteriormente mencionado, podemos evidenciar como la implementación del Centro de investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá CIDRAE, puede traer mejoras significativas en la calidad de vida de los Bogotanos y beneficios que impactan de diversas formas a los atletas de alto rendimiento, deportistas, recreadores y toda la comunidad en general.

Así mismo, fortalecer el acompañamiento técnico por la academia, agremiaciones, Consejo Distrital DRAFE, ONG y las cajas de compensación, y las entidades de control en la proyección de actualización de la política pública DRAFE así como todos los actores que deseen participar por parte del sistema nacional del deporte y demás actores DRAFE que no tienen espacio de participación en el consejo distrital.

En consecuencia, existen múltiples factores por lo que la implementación del CIDRAE en el Distrito es de vital importancia para los niños, niñas, adolescentes, jóvenes, persona mayor, personas con discapacidad y toda la población en general que se verá beneficiada de manera directa e indirecta por este proyecto de acuerdo.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1:

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

IV. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“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”

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

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

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

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 418 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ - CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las otorgadas por numeral 1 del artículo 12, del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

Artículo 1. Adopción. Implementar el Centro de Investigación en deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá -CIDRAE-, como una instancia de medición, estudio e investigación aplicada y estadística a través de la cual se consolida, sistematiza, analiza, investiga y divulga la información del sector DRAFE en la ciudad.

Artículo 2°. Principios. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá propenderá por desarrollar su naturaleza preservando los siguientes principios:

- Calidad de la información: La información producida por el Centro de investigación CIDRAE responde a criterios de objetividad, confiabilidad, pertinencia y fácil accesibilidad.
- Eficacia: Los procesos y procedimientos a los cuales se ajustan las actividades del Centro de investigación CIDRAE están estandarizados y garantizan una adecuada función y calidad en los resultados.
- Innovación: El Centro de investigación CIDRAE orienta y acompaña a las áreas y/o dependencias del Instituto de recreación y deporte IDRDE en la consolidación de prácticas de investigación, espacios de ideación y procesos de innovación que permiten consolidar nuevos enfoques o habilidades en la entidad.
- Accesibilidad: El Centro de investigación CIDRAE promueve el acceso de los diferentes grupos de interés a información confiable y oportuna sobre el sector.
- Mejora continua: El Centro de investigación CIDRAE evalúa constantemente sus procedimientos y los actualiza para mejorar su quehacer y resultados.

Artículo 3. Funciones. En el marco de su objeto, el Centro de investigación CIDRAE desarrollará, entre otras, las siguientes funciones:

- Generar metodologías de recolección, organización y análisis de información cuantitativa y cualitativa.

- Sistematizar la documentación e información DRAFE en la ciudad.
- Realizar análisis y desarrollar estudios e investigaciones relacionadas con la actividad deportiva, recreativa, de actividad física y educación física de Bogotá
- Implementar y administrar una herramienta de acopio y análisis de información para el sector.
- Articular los procesos de información, investigación y desarrollo con entidades públicas y privadas.
- Apoyar la formulación e implementación de políticas públicas relacionadas con el sector.
- Apoyar el mejoramiento de los sistemas de información del sector en el marco de su objeto.
- Apoyar las diferentes instancias de decisión y participación como el Consejo Distrital DRAFE con la información y análisis correspondientes.
- Establecer herramientas que permitan la divulgación de la información DRAFE de la ciudad.
- Generar informes de investigación, metadatos, boletines, memorias sociales e infografías.

Artículo 4. Coordinación. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá será coordinado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDR, quien determinará los lineamientos y reglamentará lo pertinente para garantizar su funcionamiento. Asimismo, dispondrá de los instrumentos y herramientas necesarias para su funcionamiento en pro de mejorar la intervención que este realiza.

Artículo 5. Informes. El Centro de investigación CIDRAE de deporte, recreación, actividad física, educación física y escenarios de Bogotá, presentará informe de su gestión al Concejo de Bogotá, anualmente.

Artículo 6. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su promulgación.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 419 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

o DE ORDEN CONSTITUCIONAL

ARTICULO 24. “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”.

ARTICULO 95. “La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.

Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.

Son deberes de la persona y del ciudadano:

1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios; (...)

ARTICULO 365. “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

○ DE ORDEN LEGAL

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

Artículo 2: Señala los principios fundamentales del transporte, y dispone que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Igualmente, establece que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;

Artículo 3: Establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte. Así mismo, dispone que el Estado regulará y controlará la prestación del servicio y que existirá un nivel básico accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico;

- **Ley 336 de 1996,** *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*

Artículo 3: “Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos [333](#) y [334](#) de la Constitución Política.”

Artículo 5: “Establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio

y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;”

Artículo 57. “En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que no presten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia reciproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte.”

- **Ley 1801 de 2016**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.”

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

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

(...) PARÁGRAFO 1o. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:

COMPORTAMIENTOS MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL

Numeral 1	Amonestación
Numeral 2	Multa General Tipo 1
Numeral 3	Multa General tipo 2
Numeral 4	Amonestación
Numeral 5	Multa General Tipo 1
Numeral 6	Multa General Tipo 1
<u>Numeral 7</u>	<u>Multa General tipo 2</u>

Artículo 160. “Registro a medios de transporte. El personal uniformado de la Policía Nacional podrá efectuar el registro de medios de transporte públicos o privados, terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, y de los paraderos, estaciones, terminales de transporte terrestre, aeropuertos, puertos y marinas, de conformidad con las disposiciones que rigen la materia, y en los siguientes casos, para garantizar la convivencia y la seguridad:

Para establecer la identidad de los ocupantes y adelantar el registro de las personas que ocupan el medio y sus bienes, de conformidad con este Código.

(...) Cuando se tenga conocimiento o indicio de que el medio de transporte está siendo utilizado o sería utilizado, para la comisión de un comportamiento contrario a la convivencia o una conducta punible.”

Artículo 172. “Objeto de las medidas correctivas. Las medidas correctivas, son acciones impuestas por las autoridades de Policía a toda persona que incurra en comportamientos contrarios a la convivencia o el incumplimiento de los deberes específicos de convivencia. Las medidas correctivas tienen por objeto disuadir, prevenir, superar, resarcir, procurar, educar, proteger o restablecer la convivencia.

Parágrafo 1o. Las medidas correctivas no tienen carácter sancionatorio. Por tal razón, deberán aplicarse al comportamiento contrario a la convivencia las medidas correctivas establecidas en este código y demás normas que regulen la materia.

Parágrafo 2o. Cuando las autoridades de Policía impongan una medida correctiva deberán informar a la Policía Nacional para que proceda a su registro en una base de datos de orden nacional y acceso público. La información recogida en estas bases de datos está amparada por el derecho fundamental de Hábeas Data.

Artículo 173. “Las medidas correctivas. <Artículo corregido por el artículo [12](#) del Decreto 555 de 2017. El nuevo texto es el siguiente:> Las medidas correctivas a aplicar en el marco de este Código por las autoridades de policía, son las siguientes:

1. Amonestación.

2. Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia.

(...) 7. Multa General o Especial.”

Artículo 174. “Amonestación. Es un llamado de atención en privado o en público con el objetivo de concientizar a la persona de la conducta realizada

y de su efecto negativo para la convivencia, en procura de un reconocimiento de la conducta equivocada, el compromiso a futuro de no repetición y el respeto a las normas de convivencia.

Parágrafo. Por su naturaleza de carácter pedagógico, esta medida podrá ser impuesta por la autoridad de Policía competente para todos los comportamientos contrarios a la convivencia contenidos en el presente Código, sin perjuicio de las demás medidas correctivas que deban ser impuestas.”

Artículo 175. “Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia. Es la obligación de participar en una actividad de interés público o programa pedagógico en materia de convivencia, organizado por la administración distrital o municipal, en todo caso tendrá una duración de hasta seis (6) horas.

Parágrafo 1o. Por su naturaleza de carácter pedagógico, esta medida podrá ser impuesta por la autoridad de Policía competente para todos los comportamientos contrarios a la convivencia contenidos en el presente Código, sin perjuicio de las demás medidas correctivas que deban ser impuestas.

Parágrafo 2o. El programa o actividad pedagógica de convivencia que se aplique como medida correctiva a niños, niñas o adolescentes, deberá contar con el enfoque adecuado para esta población de acuerdo con la legislación vigente.

Parágrafo 3o. Para materializar la medida correctiva de que trata el presente artículo, la Policía Nacional podrá trasladar de inmediato al infractor al lugar destinado para tal efecto.”

Artículo 180. Multas. “<Artículo corregido por el artículo 13 del Decreto 555 de 2017. El nuevo texto es el siguiente:> Es la imposición del pago de una suma de dinero en moneda colombiana, cuya graduación depende del comportamiento realizado, según la cual varía el monto de la multa. Así mismo, la desobediencia, resistencia, desacato, o reiteración del comportamiento contrario a la convivencia, incrementará el valor de la multa, sin perjuicio de los intereses causados y el costo del cobro coactivo.

Las multas se clasifican en generales y especiales.

Las multas generales se clasifican de la siguiente manera:

Multa Tipo 1: Cuatro (4) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 2: Ocho (8) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 3: Dieciséis (16) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Multa Tipo 4: Treinta y dos (32) salarios mínimos diarios legales vigentes

Las multas especiales son de tres tipos:

- 1. Comportamientos de los organizadores de actividades que involucran aglomeraciones de público complejas.*
- 2. Infracción urbanística.*
- 3. Contaminación visual.*

Parágrafo. *Las multas serán consignadas en la cuenta que para el efecto dispongan las administraciones distritales y municipales, y se destinarán a proyectos pedagógicos y de prevención en materia de seguridad, así como al cumplimiento de aquellas medidas correctivas impuestas por las autoridades de policía cuando su materialización deba ser inmediata, sin perjuicio de las acciones que deban adelantarse contra el infractor, para el cobro de la misma.*

En todo caso, mínimo el sesenta por ciento (60%) del Fondo deberá ser destinado a la cultura ciudadana, pedagogía y prevención en materia de seguridad.

Cuando los Uniformados de la Policía Nacional tengan conocimiento de la ocurrencia de un comportamiento, que admita la imposición de multa general, impondrán orden de comparendo al infractor, evidenciando el hecho.

Es deber de toda persona natural o jurídica, sin perjuicio de su condición económica y social, pagar las multas, salvo que cumpla la medida a través de la participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia, de ser aplicable. *A la persona que pague la multa durante los cinco (5) días hábiles siguientes a la expedición del comparendo, se le disminuirá el valor de la multa en un cincuenta (50%) por ciento, lo cual constituye un descuento por pronto pago.*

A cambio del pago de la Multa General tipos 1 y 2 la persona podrá, dentro de un plazo máximo de cinco (5) días hábiles siguientes a la expedición del comparendo, solicitar a la autoridad de policía que se conmute la multa por la participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia.

Si la persona no está de acuerdo con la aplicación de la multa señalada en la orden de comparendo o con el cumplimiento de la medida de participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia, cuando este aplique, podrá presentarse dentro de los tres (3) días hábiles siguientes ante la autoridad competente, para objetar la medida mediante el procedimiento establecido en este Código.

La administración distrital o municipal podrá reglamentar la imposición de la medida correctiva de participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia para los comportamientos

contrarios a la convivencia que admitan Multa tipos 1 y 2, en reemplazo de la multa.

Artículo 198. Autoridades de policía. *Corresponde a las autoridades de Policía el conocimiento y la solución de los conflictos de convivencia ciudadana.*

Son autoridades de Policía:

(...) 3. Los Alcaldes Distritales o Municipales.

4. Los inspectores de Policía y los corregidores.

(...) 6. Los comandantes de estación, subestación y de centro de atención inmediata de Policía y demás personal uniformado de la Policía Nacional.

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

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

“Artículo 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **Acuerdo 004 de 1999** “Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”

- **Acuerdo 735 de 2019** “Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones”

Artículo 27.- Concurrencia de las Medidas Correctivas y Sancionatorias. De conformidad con el artículo 172 de la Ley 1801 de 2016, las medidas correctivas no tienen carácter sancionatorio, por tal razón no son excluyentes con las medidas sancionatorias que por conductas similares a los comportamientos contrarios a la convivencia, puedan adoptarse dentro de procesos administrativos sancionatorios regulados por normas especiales o por el procedimiento administrativo sancionatorio consagrado en la Ley 1437 de 2011.

Artículo 28.- Sustitución de multas tipo 1 y 2. La Administración Distrital reglamentará la imposición de la medida correctiva de participación en actividad pedagógica de convivencia o programa comunitario, en remplazo del pago de la multa, para todos los comportamientos contrarios a la convivencia que admitan multa tipo 1 y 2.

Parágrafo. Las actividades pedagógicas de convivencia o programas comunitarios que para el efecto sean establecidos por la Administración Distrital, en la medida de lo posible, estarán asociados al tipo de comportamiento contrario a la convivencia que sea cometido, y contarán con un enfoque diferencial atendiendo las necesidades y condiciones específicas de los respectivos infractores.

- **Resolución 696 de 2018.** “Por medio de la cual se actualiza el Manual del Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C., SITP y se dictan otras disposiciones.”

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Para introducir la justificación del presente Proyecto de Acuerdo, es necesario abordar diferentes miradas que se han dado en relación con la problemática de la evasión del pago del pasaje en el Sistema Transmilenio en el tiempo reciente y que recogen datos y cifras que permiten aproximarnos a la dimensión del problema en diferentes ámbitos, tales como en lo económico al disminuir considerablemente los ingresos vía recaudo, la accidentalidad generada por las maniobras de los usuarios que eluden los controles para no efectuar el pago y la afectación a las buenas prácticas de convivencia que se deben observar en el principal sistema de transporte público de la ciudad y del país.

“Un problema mundial.

Los colados son una amenaza y un desafío permanente para los sistemas de transporte público de las grandes ciudades del mundo.

Sobre la base de mediciones en Nueva York, París, Londres y Santiago de Chile cabía decir que entre el 3% y el 6% de los usuarios evaden el pago de la tarifa de transporte. La vigilancia, el monitoreo y la cultura ciudadana son las estrategias comúnmente empleadas por los gobiernos frente a este problema.

Pero la situación actual en Bogotá es crítica, pues los colados representan más del 15% de los usuarios de Transmilenio. Esto afecta gravemente las finanzas y el funcionamiento del sistema.

Pero hasta ahora los gobiernos han intentado o aplicado recetas internacionales cuyos resultados no han sido alentadores.

En tiempos de Gustavo Petro los colados se convirtieron públicamente en un dolor de cabeza para Transmilenio. Hordas de personas saltaban los torniquetes o ingresaban por las puertas de las estaciones arriesgando sus vidas para entrar al sistema. En ese momento, no se sabía exactamente cuántos colados había en Transmilenio. Los cálculos preliminares arrojaban entre 65.000 y 280.000 evasores diarios, un rango muy amplio e impreciso que dificultó la toma de decisiones.

En todo caso, Petro optó por instalar puertas y barreras anticolados y por poner en marcha campañas de cultura ciudadana y operativos de control de policía. Además, compró unas cámaras de reconocimiento facial que no sirvieron porque el gobierno no contaba con una base de datos. Aunque en algunos momentos la administración presentó balances positivos, los colados se salieron de control.

En octubre de 2015, en plena campaña electoral para la alcaldía, el entonces candidato Enrique Peñalosa recibió un guiño importante de Antanas Mockus. Su apoyo suponía que, de ganar Peñalosa, la cultura ciudadana tendría un rol fundamental en su administración.

Pero todo esto quedó en promesas, pues si bien en su administración se han realizado varias campañas de concientización ciudadana, ninguna ha tenido el impacto que se esperaba. La más anunciada fue “Todos pagamos el pato”, la cual pretendía crear conciencia entre los colados a través de la figura del pato. Como es evidente, eso no sucedió.

La situación actual en Bogotá es crítica, pues los colados representan más del 15% de los usuarios de Transmilenio.

A principios de 2016, en su primera rueda de prensa como gerente de Transmilenio, Alexandra Rojas anunció la creación de una ‘gerencia anticolados’, pero un año después, reconoció que se precipitó y que tal gerencia nunca existió.

Como el problema persistía, en agosto de 2017, Rojas aseguró que se estaba adelantando un piloto para modificar las entradas de las estaciones y que en el primer semestre de 2018 se sabría cuál tecnología iba a utilizarse. Según ella, se instalarían torniquetes más grandes con barreras para dificultar el ingreso sin pago. Sin embargo, hasta el día de hoy, eso no ha sucedido.

De acuerdo con un artículo de El Espectador, entre enero de 2017 y agosto de 2018, el distrito invirtió cerca de 13.000 millones de pesos sin que se logaran avances sustanciales. Como se puede observar en la siguiente imagen, hubo contratos, pero no resultados.

Los últimos ocho contratos antievasión

Fecha de inicio de ejecución

Cuantía a contratar
(en millones)

15 de noviembre de 2017

Contratar un profesional para coordinar y realizar el seguimiento técnico del plan estratégico anti-evasión

\$ 26,0

16 de noviembre de 2017

Desarrollar esquemas de intervención basados en la mediación social, pedagogía y estadística, con el fin de intervenir en el fenómeno de la evasión.

\$ 4.426,0

15 de noviembre de 2017

Monitorear las estrategias de pedagogía, desarrollo de prototipo anti-evasión y puesta en marcha del proyecto piloto de infraestructura.

\$ 17,5

04 de diciembre de 2017

Hacer análisis de información del comportamiento de la evasión en el sistema troncal y zonal de TM.

\$ 6,6

22 de agosto de 2017

Formular y coordinar una estrategia de relacionamiento y comunicaciones con los usuarios del sistema para mitigar el fenómeno de la evasión.

\$ 78,5

27 de julio de 2017

Desarrollar estrategias de cultura ciudadana, incluyendo piezas en televisión, radio, redes sociales, medios impresos, digitales y alternativos.

\$ 218,1

26 de julio de 2017

Estructurar y ejecutar un plan en medios masivos, digitales y audiovisuales, atendiendo el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana.

\$ 8.605,4

19 de enero de 2017

Realizar el estudio integral de la evasión (técnico, operacional, normativo, contractual y financiero) en TM.

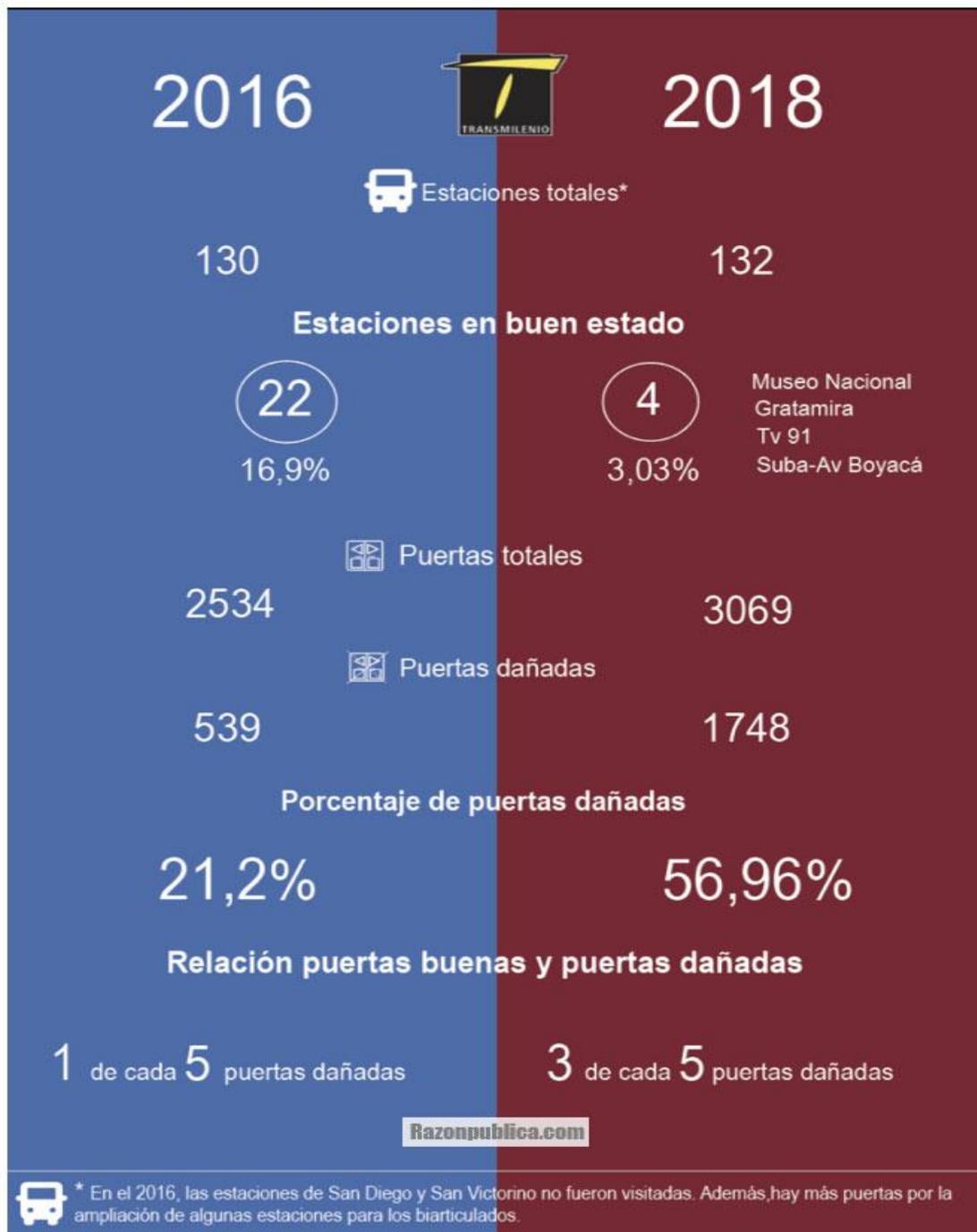
\$ 997,1

TOTAL **\$13.299,8** millones

Fuente: El Espectador

Razonpublica.com

Otro factor que facilita el ingreso de los colados es el mal estado de las puertas de las estaciones. El 2018, el entonces concejal Juan Carlos Flórez presentó una investigación donde demuestra que, de 2534 puertas, 539 estaban dañadas en 2016, es decir, que para ese entonces el 21,3% de las puertas estaban averiadas. En 2018 la cifra ascendió a 56,9 %, pues de 3059 puertas, 1748 no funcionaban. En otras palabras, en 2016 una de cada cinco puertas estaba dañada y en 2018 tres de cada cinco.



Es importante señalar que en la lucha contra los colados Transmilenio ha estado solo, puesto que ni los operadores de las troncales, ni el operador de recaudo han sido parte activa en la búsqueda de soluciones. Es probable que su pasividad se deba a que a ellos les pagan independientemente de lo que pase en el sistema.

¿Qué dicen las cifras?

En varias ocasiones, la administración actual prometió elaborar un estudio para determinar el número de colados. Después de casi cuatro años, los resultados fueron publicados el pasado 10 de mayo. Los datos que arrojó son alarmantes:

- *El 15,36% de los usuarios del servicio troncal, no pagan el pasaje. Eso significa que, de los 2.500.000 de pasajeros que Transmilenio transporta al día, 384.000 son colados.*
- *De 15 colados que hay por cada 100 pasajeros, 10 ingresan de forma irregular saltando los torniquetes y 5 por lugares no autorizados.*
- *Anualmente el sistema deja de recibir 222.000 millones de pesos por evasión.*

Según este estudio, los argumentos más comunes que utilizan los colados para justificarse son: el costo del pasaje, la mala calidad del servicio, la falta de apropiación del sistema, la mala relación con lo público, los factores políticos, las actitudes propias de los colombianos, la facilidad, bajo control u oportunidad y la cotidianidad e interiorización.

Los bogotanos lo usan porque es rápido y porque es lo que hay, pero tan pronto pueden, se bajan (o se suben) al carro, a la moto, a la bicicleta o incluso a la patineta.

Este estudio identificó siete tipos de colados: los abusones-cotidianos, los evasores-protesta, los evasores influenciados por otros, los evasores por necesidad económica, los vendedores ambulantes, los cotidianos-interiorizados, y los migrantes y extranjeros.

También revisó cómo se enfrentaba este problema en otros lugares del mundo y agrupó las principales soluciones en cuatro tipos: control por inspección, control por zonas prepago, control por barreras físicas y control por estrategias de comunicación.

Por último, el estudio presentó las siguientes recomendaciones:

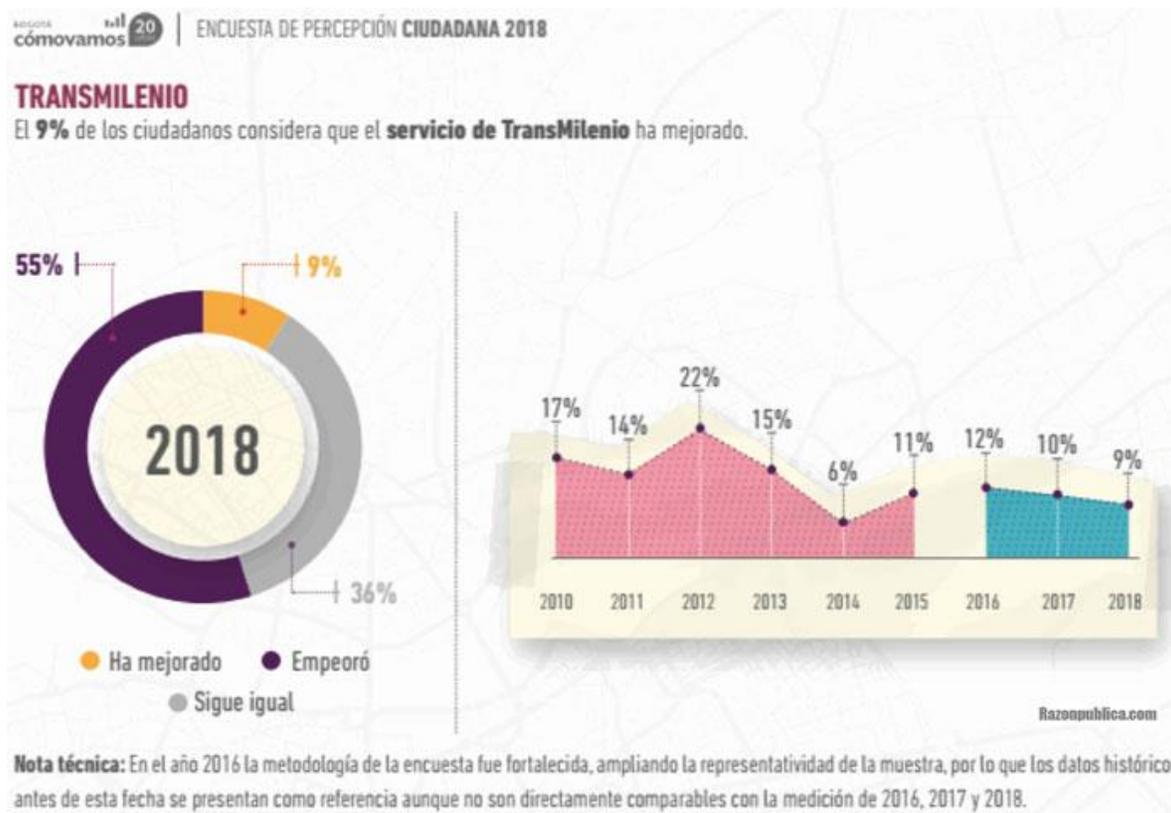
1. *Realizar el seguimiento a las demás estaciones que no fueron incluidas en este estudio, pues la medición solo fue hecha en 40 estaciones.*
2. *Enfocar las intervenciones en los torniquetes por ser la vía principal de evasión.*
3. *Aumentar los controles en horas no valle y días no hábiles.*
4. *Preparar medidas integrales que combinen infraestructura, educación y fiscalización.*

De acuerdo con el estudio en cuestión, “la evasión disminuye cuando los sistemas de transporte operan en óptimas condiciones. Esto incluye cumplimiento de frecuencias, mantenimiento del buen estado de material rodante y equipos, amabilidad de los conductores”. O sea, que para reducir el número de colados es necesario mejorar la calidad del servicio.

La Encuesta de Percepción Ciudadana 2018 de Bogotá Cómo Vamos señaló que, aunque Transmilenio sigue siendo el principal medio de transporte de los bogotanos, el número de usuarios

descendió entre 2017 y 2018, ya que pasó de 37% a 35%. Además, la satisfacción de los usuarios pasó de 19% en 2017 a 13% en 2018, es decir, el porcentaje más bajo de todos los medios de transporte.

Pero quizás el dato más grave que arrojó esa pesquisa es este: 55% de los ciudadanos considera que el servicio de Transmilenio empeoró, el 36% que sigue igual y solo el 9% que mejoró. El histórico de Bogotá Cómo Vamos demuestra que este no es un problema de la última administración, pues la insatisfacción ha sido una constante en la última década.



La evasión no es tolerable, defendible ni justificable, pero va a continuar si no se combinan las recomendaciones técnicas de la experiencia internacional con la mejoría del servicio. Mientras los usuarios sientan que Transmilenio es caro, indigno e inseguro, ninguna medida tendrá los efectos esperados. Por eso es importante reinventar el sistema y seducir nuevamente a los usuarios.”²⁰

²⁰ ¿Cómo reducir el número de colados en Transmilenio? Fernando Rojas. Razón Pública. Mayo 2019.



De otro lado, en 2019 durante el foro 'La evasión en Transmilenio: un reto de ciudad', la empresa dio a conocer las cifras oficiales de colados en el sistema, que generan pérdidas por más de 222.000 millones de pesos al año. Adicionalmente se entregaron las siguientes cifras:

"El porcentaje de evasión en el servicio troncal, según la Alcaldía, es del 15,36%, es decir, 15 de cada 100 pasajeros ingresan de manera irregular al sistema. Diez lo hacen saltando los torniquetes y cinco por lugares no autorizados, como las puertas.

Al día se registran más de 384.000 colados, de modo que la cifra superaría los 11,5 millones al mes. Y si se hace el cálculo por año, serían más de 138.000 millones.

*"La evasión es una problemática que afecta notoriamente a **Transmilenio**, pues además de que los evasores sobrecargan el sistema, aumentan la percepción de inseguridad y afectan la experiencia para los demás usuarios", señaló la gerente del sistema, **María Consuelo Araújo**.*

*El estudio, realizado por la Universidad Nacional y Transmilenio, dejó más de 48.300 horas de grabación que fueron digitalizadas y analizadas. Los mayores índices de evasión se registran en **la hora valle y los días sábado, domingo y festivos**.*

*En total, las autoridades **han impuesto más de 12.725 comparendos por ingreso irregular al sistema**, de los cuales 8.616 fueron por evadir el torniquete instalado en la estaciones y 4.109 por ingreso a través de lugares no permitidos.*

Del total de colados, el 25% lo hace en la troncal de la carrera Décima, 18% en la Caracas, 18% en la NQS y 15% en la calle 26. El Socorro es la estación con más tasa de colados, con más del 57% de evasión. Le siguen Nieves con 40% y Policarpa con 40%."²¹

²¹ El Espectador. De cada 100 personas que viajan en Transmilenio, 15 son coladas. Mayo de 2019. elespectador.com



Por último, se ha anunciado por parte de la Secretaría de Movilidad que: *“a través de su Laboratorio de Innovación para Movilidad (MoviLab Bogotá), TransMilenio y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) abrieron la Mobility Challenge, una convocatoria dirigida a grupos y centros de investigación en Instituciones de Educación Superior (IES) del país con interés en el diseño, implementación, monitoreo y evaluación de una intervención basada en ciencias del comportamiento, para dar solución a la práctica de los colados en TransMilenio.*

Las universidades interesadas podrán participar en un formato de cocreación de dos semanas en el mes de diciembre, para diseñar la intervención, con la orientación metodológica del Behavioral Economics Group del Banco Interamericano de Desarrollo junto con servidores públicos de TransMilenio y la Secretaría Distrital de Movilidad.

“Aquellas propuestas de intervención que alcancen el mayor puntaje en los criterios de priorización, se implementarán como pilotos para evaluar su efectividad en reducir la evasión en TransMilenio. MoviLab Bogotá coordinará este trabajo, en conjunto con los investigadores seleccionados, Transmilenio y el BID”, aseguró Claudia Jiménez, directora del MoviLab Bogotá.

No obstante, a lo anterior resulta imperativo implementar medidas orientadas a desestimular la evasión al pago del pasaje en el sistema, a través de los mecanismos legales que posibilita el Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

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

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa 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. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“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”

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 419 DE 2020**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

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

I. ARTICULADO**ACUERDA:**

ARTÍCULO 1: La Administración Distrital, priorizará dentro de la reglamentación estipulada en el artículo 28 del Acuerdo 735 de 2019, lo relacionado con actividades pedagógicas orientadas a desestimular la evasión del pago de de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros del sistema Transmilenio.

Parágrafo 1: En consecuencia, se evaluará la procedencia de establecer la realización de actividades o programas comunitarios dentro del sistema Transmilenio. De resultar viable, se procederá a su implementación.

Parágrafo 2: A efectos de sustitución de la multa tipo 2, dicha conmutación podrá tener lugar cuando se realicen por parte del infractor actividades de ornato y limpieza al interior de las estaciones y portales del sistema Transmilenio. Para ello Transmilenio S.A. deberá disponer de los mecanismos y elementos que posibiliten la ejecución de las actividades In situ, cuando esto sea factible.

ARTÍCULO 2: A partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo, la Administración Distrital contará con un plazo de 6 meses para realizar la reglamentación mencionada en el artículo 1.

ARTÍCULO 3: La Administración Distrital presentará un informe semestral al Concejo de Bogotá, que de cuenta del cumplimiento y de la materialización de lo aprobado en el presente acuerdo.

ARTÍCULO 4. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.**

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 420 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DEL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO, PROMOVRIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES BAJO PUENTES VEHICULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

OBJETO DEL PROYECTO.

Promover la actualización del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público contemplado en el Decreto 552 de 2018, planteando lineamientos para el desarrollo de actividades económicas en establecimientos comerciales bajo los puentes vehiculares. Esto con el fin de aportar a la reactivación económica de la ciudad y generar espacios seguros disminuyendo así los focos de inseguridad en estas zonas.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Introducción.

La crisis económica derivada de la pandemia causada por la Sars-CoV-2 nos ha permitido replantear las formas en que pensamos el desarrollo de las ciudades y la economía. Así mismo ha develado la debilidad del tejido empresarial y los establecimientos comerciantes, pues a la fecha se han cerrado más de 80 mil comercios. Todos estos ciudadanos que dinamizaban la económica y generaban empleo hoy necesitan una solución en términos de infraestructura y el Distrito es el primer llamado a democratizar el espacio público y ofrecer herramientas para la reactivación.

Por otro lado, la crisis económica también ha generado el incremento de delitos, particularmente el hurto a mano armada en la ciudad. En este sentido, diversos estudios han demostrado cómo la percepción de seguridad es tan importante como la seguridad en sí misma. Es innegable mencionar que bajo los puentes vehiculares se ha generado una percepción de inseguridad constante. Esto debido a la falta de iluminación, espacios encerrados, lugares desaseados y solitarios o en algunos casos ocupados por habitantes de calle.

Es por esto que este proyecto de acuerdo tiene tres objetivos específicos:

1. Otorgar herramientas para la reactivación económica, particularmente a los micro-establecimientos comerciales.
2. Democratizar el espacio público de manera ordenada y legal.
3. Mejorar la percepción de seguridad bajo los puentes vehiculares.

Infraestructura y reglamentación.

Según el IDU quien por medio de No. 20205260935922 del 27-10-2020, a corte de junio de 2020 Bogotá cuenta con 992 estructuras definidas como puentes, de las cuales, **565 corresponden a puentes vehiculares**. Estas estructuras cuentan con plena identificación de ubicación, medidas y capacidad de carga. Sin embargo, el inventario con el que hoy el IDU hace seguimiento a los puentes no contiene información asociada con su actividad comercial. De igual manera la entidad sostiene que dentro de los contratos de obra que se ejecutan a la en las que se incluyen obras para puentes vehiculares, no se realizan adaptaciones para desarrollar actividades comerciales. Esta insuficiencia devela la ausencia de repensar los espacios públicos en términos de reactivación económica y de la democratización misma del espacio.

Por otro lado, el **Decreto Distrital 552 de 2018** "Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones", dispone en el artículo 10.- Elementos de espacio público donde se permiten las actividades susceptibles de aprovechamiento económico e indica que **en las zonas bajo puentes peatonales y vehiculares** se permiten desarrollar actividades como:

- Eventos publicitarios.
- Estacionamientos.
- Filmación de obras audiovisuales.
- Promoción de actividades culturales, cívicas e institucionales.
- Publicidad exterior visual en mobiliario urbano.
- Construcción y uso de estaciones radioeléctricas.

del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones."

	Zonas amarillas.
Zonas bajo puentes peatonales y vehiculares	Eventos publicitarios. Estacionamientos. Filmación de obras audiovisuales. Promoción de actividades culturales, cívicas e institucionales. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Construcción y uso de estaciones radioeléctricas.

En ese sentido, es evidente que a la fecha no se encuentra contemplada la actividad de funcionamiento de establecimientos comerciales bajo estas estructuras.

Así mismo, en la respuesta otorgada por el IDU citada con anterioridad, a la pregunta "Dentro de los estudios para la construcción de nuevos puentes vehiculares ¿se ha contemplado la infraestructura para actividades comerciales bajo los puentes vehiculares? La entidad contesta que:

"Actualmente el IDU en el marco del Plan de Desarrollo 2020-2024. "Un nuevo contrato social y ambiental para el Siglo XXI", tiene priorizado el Proyecto denominado: "RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN ZONAS BAJO PUENTES"; el cual busca recuperar el espacio público en estas zonas mediante la implementación de plazas, parques, plazoletas, cicloparqueaderos, equipamientos urbanos, mobiliario urbano, baños públicos y zonas comerciales que generen áreas de permanencia que activen estos espacios públicos en la ciudad y mejoren las condiciones físicas y de seguridad en las mismas.

Este proyecto se estima que inicie su etapa de pre factibilidad en enero del 2021 y su etapa de factibilidad en Julio del 2021."

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencian varios elementos. En primer lugar, la ciudad se encuentra en deuda con la regulación de la actividad comercial bajo los puentes vehiculares. En segundo lugar, en este sentido no se evidencia un enfoque de seguridad en los proyectos de la actual administración y en tercer lugar, no se observa una activa participación comerciantes afectados y/o vendedores ambulantes que hoy ocupan estos espacios.

A pesar de que el Plan Distrital de Desarrollo contemple el proyecto "RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN ZONAS BAJO PUENTES" Lo pertinente en este punto es que desde el Concejo de Bogotá se brinden las herramientas y lineamientos necesarios y suficientes para llevar a cabo esta labor.

Democratización del espacio público.

En respuesta con radicado No. 00110-812-014188 por parte del Instituto para la Economía Social - IPES, se evidencia la siguiente información:

A la pregunta: “Sírvese informar el censo de vendedores informales, particularmente los ubicados bajo los puentes vehiculares. De ser posible especificar mediante una tabla, ubicación, cantidad y permanencia.” La entidad contestó.

“El IPES, ha identificado un total de 22 vendedores informales desarrollando su actividad comercial, debajo del puente vehicular de la Clínica Colombia. De igual manera, en el informe de resultados remitido a la Alcaldía Local de Teusaquillo; se le informo a dicha autoridad local, que los vendedores informales identificados en el mencionado eje vial, desarrollan su actividad comercial de manera permanente.”

Esta respuesta evidencia la falencia de la entidad en cuanto al rastreo efectivo de los vendedores informales en todo el territorio distrital, particularmente aquellos ubicados bajo puentes vehiculares. Esto demuestra el enorme reto que se tiene para este cuatrienio y más aún para hacerlos partícipes de este proyecto como habitantes de estos espacios siendo los primeros en asignación para infraestructura digna.

Por otro lado, la entidad también sostuvo que:

“El Instituto para la Economía Social-IPES no cuenta con la prerrogativa de permitir a los vendedores informales ejercer su actividad comercial en el espacio público, toda vez que, en virtud del citado acto administrativo, este Instituto es considerado únicamente como gestor del mismo, para la instalación de módulos de servicio al ciudadano.”

Lo anterior, denota la falta de herramientas de esta entidad para poder participar activa y efectivamente en la democratización del espacio público favoreciendo a aquellos vendedores informales que hoy ocupan permanentemente bajo estos puentes vehiculares.

Experiencias internacionales.

Son muchas las ciudades que han adoptado este marco regulatorio. Para efectos del presente proyecto de acuerdo se tomará como referencia la ciudad de México D.F. al compartir similitudes con Bogotá D.C.

Ciudad de México desde hace 6 años comenzó el programa “Recuperación de Bajo Puentes” en donde en primera medida otorgó 34 permisos administrativos temporales revocables para usar y aprovechar los bajo puentes. De igual manera la capital mexicana otorgó en concesión 19 hectáreas a iniciativa privada por 10 años a cambio de una compensación económica. En su momento la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda a través de la Autoridad del Espacio Público de Ciudad de México, sostuvo que:

“El Programa fue diseñado para “convertir los bajo puentes, que tradicionalmente se caracterizaban por ser lugares inseguros, bodegas, focos de contaminación, basureros, centros de comercio informal, en espacios públicos de convivencia social y familiar en un esquema de 50 por ciento espacios de convivencia social, 30 por ciento áreas comerciales y 20 por ciento estacionamientos controlados” (Contralinea, 2014)

A continuación, algunas imágenes de Ciudad de México:



Según el Decreto 552 de 2018, los instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público son:

Artículo 16.- Instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público. Son instrumentos para la administración del aprovechamiento económico del espacio público:

- a) Los acuerdos que expida el Concejo Distrital de Bogotá relacionados con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público - MRAEEP.
- b) Los decretos expedidos por el Alcalde Mayor de Bogotá relacionados con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público - MRAEEP.
- c) Los actos administrativos que expidan las Entidades Administradoras del Espacio Público o las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público con relación a las actividades de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público.
- d) Los contratos que suscriban las Entidades Administradoras del Espacio Público o las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, con relación a las actividades de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público.

Sobre el particular, en el literal a) "Los acuerdos que expida el Concejo Distrital de Bogotá relacionados con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público", vale la pena mencionar que este

proyecto de acuerdo busca precisamente ser una herramienta para poder promover la instalación de establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares. Así mismo, es importante mencionar que según el Decreto en mención, el mecanismo para modificar el marco regulatorio de aprovechamiento económico del espacio público está en cabeza del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, o quien haga las veces de secretaria técnica de la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP, por medio de acto administrativo motivado, como se evidencia a continuación.

Parágrafo 1 del artículo 10 del Acurdo 552 de 2018:

PARÁGRAFO 1.- La actualización de la información de las actividades susceptibles de aprovechamiento económico del espacio público y las entidades administradoras la realizará el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP o la entidad que haga las veces de Secretaria Técnica de la Comisión Intersectorial del Espacio Público - CIEP, por medio de acto administrativo motivado.

Por lo anterior, en tanto la ausencia de marco legal para el desarrollo de actividades económicas en establecimientos comerciales bajo los puentes vehiculares, y las facultades del Concejo de Bogotá D.C., se pone a consideración la siguiente iniciativa.

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

- Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.
- Artículo 54. Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud.
- Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.
- Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.
- Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones

solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

○ DE ORDEN LEGAL:

- Sentencia C-489/19 de la Corte Constitucional: La jurisprudencia constitucional ha sido enfática en la protección constitucional del derecho al trabajo especialmente de las personas que se dedican a las ventas informales. Tras comprender que el trabajo es un vehículo de acceso a la ciudadanía social, en tanto permite que las personas, a través del ingreso que deriva de sus labores, se provea de alimentación, vivienda, estudio, recreación, entre otros, la Corte ha señalado que, en principio, no es posible limitar su ejercicio cuando este se realiza en escenarios no formales; para ello además se ha prevalido de los principios de buena fe y de confianza legítima cuando las autoridades han permitido que se ocupen los espacios públicos en la realización de ese tipo de actividades.

(...)

De acuerdo con lo indicado surge evidente que (i) el Estado tiene el deber de velar por la integridad del espacio público, pero esta obligación encuentra límites en los derechos fundamentales de las personas que, amparadas en el principio de buena fe, se han dedicado a las actividades informales en zonas de espacio público, los cuales al momento de aplicar medidas correctivas que puedan llegar a afectarlas, se deben tener en cuenta los principios de proporcionalidad y razonabilidad; (ii) la recuperación del espacio público no puede derivar en arbitrariedad, ni desconocer los postulados del Estado Social de Derecho; (iii) las autoridades municipales deberán garantizar la protección del espacio público siempre respetando el derecho al trabajo de vendedores conforme al principio de confianza legítima, con enfoque diferencial e incluyendo a vendedores semiestacionarios y ambulantes; (iv) debe existir un equilibrio entre los incentivos para abandonar el espacio público y a la par cumplir las medidas legislativas; (v) es necesario preservar el ingreso de las personas que trabajan en las ventas informales, mientras realizan su transición a la formalidad o a mecanismos de protección social que les permitan subvenir sus necesidades

○ NORMATIVIDAD DISTRITAL:

- **Decreto Distrital 761 de junio de 2020**, Plan Distrital de Desarrollo, propósito 3, logro de ciudad 24 “Disminuir la ilegalidad y la conflictividad en el uso y ordenamiento del espacio público, privado y en el medio ambiente rural y urbano.”
 - Artículo 15.
 - **Programa 32 Revitalización urbana para la competitividad:** La Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y

culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetar todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, y en términos de acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios.

- **Programa 45. Espacio público más seguro y construido colectivamente.** Mejorar la percepción de seguridad y la convivencia, y dinamizar las comunidades involucradas en los ámbitos educativo, social, cultural, económico y ambiental, con el desarrollo de acciones de mejoramiento a partir de la intervención pública, la regulación y la concertación con los actores que hacen parte de un determinado territorio.
- **Decreto 552 de 2018** “Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones” **Artículo 10.** “Elementos de espacio público donde se permiten las actividades susceptibles de aprovechamiento económico”.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales:

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa 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. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

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

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

“(…) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado

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

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo, toda vez que, según el Instituto de Desarrollo Urbano, en el marco del Plan de Desarrollo 2020-2024. “Un nuevo contrato social y ambiental para el Siglo XXI”, se tiene priorizado el Proyecto denominado: "RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN ZONAS BAJO PUENTES", lo cual soporta que el objetivo del proyecto cuenta con asignación de recursos.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 420 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DEL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO, PROMOVRIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES BAJO PUENTES VEHICULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

Acuerda

VI. ARTICULADO

Artículo 1. Objetivo. Promover la actualización del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público contemplado en el Decreto 552 de 2018.

Artículo 2. En un plazo no mayor a 6 meses posterior a la expedición del presente acuerdo, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, o quien haga las veces de la Secretaria Técnica, convocará y liderará la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP con el fin de actualizar y modernizar el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público contemplado en el Decreto 552 de 2018.

Parágrafo 1. En la actualización del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, la Comisión Intersectorial del Espacio Público en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano, promoverá la inclusión de actividades económicas desarrollados en establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares en la ciudad de Bogotá D.C.

Artículo 3 Lineamientos. La actualización Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en función de la inclusión de actividades económicas desarrollados en establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares tendrá los siguientes lineamientos:

- **Democratización del espacio público:** en la asignación de establecimientos comerciales bajo puentes públicos, se priorizará a los micro-establecimientos comerciales debidamente registrados en la ciudad que hayan perdido su local a causa de la crisis económica generada por la pandemia.
- **Inclusión social:** Promover acciones para vincular a los vendedores ambulantes que ocupen estos espacios habitualmente en la asignación de establecimientos comerciales.
- **Participación ciudadana:** La adaptación de estos espacios, deberá contar con el acompañamiento de organizaciones sociales y comunidad en general.
- **Seguridad:** La promoción de establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares deberá contar con iluminación constante tipo led, cámaras de seguridad de última generación interconectadas con el C4 y la instalación de CAIs móviles cuando ésta proceda.

- Movilidad: Las adaptaciones de infraestructura bajo puentes vehiculares promoverán la instalación de bici-parqueaderos gratuitos.
- Integralidad: Las acciones que se tomen en relación con el presente acuerdo deberán guardar concordancia y armonía con las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT.

Artículo 4 vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 421 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene por objeto establecer los lineamientos de la política pública para la promoción de la bicicleta a través de las tecnologías de la información y la comunicación TICs, buscamos fortalecer toda la red de información distrital entorno a la bicicleta para hacer más eficaz y eficiente el uso de las nuevas tecnologías en pro de la utilización de la bicicleta, como un instrumento de transporte limpio y que contribuye a la movilidad de la ciudad, fomentando en paralelo una excelente condición física de los ciudadanos de la capital.

Toda la información y aplicaciones existentes están dirigidas a los ciudadanos que se desplazan en bicicleta y vehículos de tracción humana, pero sin una articulación u organización para que los ciclistas puedan optimizar sus desplazamientos y tomen medidas de prevención en seguridad, mejorando así su calidad de vida y experiencia ciudadana. Datos como: Cicloparqueaderos, rutas seguras, red de ciclorrutas, bicicarriles, tráfico, Bicitalleres, planes turísticos, puntos de registro de bicicletas y auxilio al ciclista, se encuentra disponible por medio de diferentes opciones, de manera individual y desarticulada entre sí, es de esta forma que queremos mejorar la experiencia de los ciclistas de la ciudad que utilizan o han utilizado estos mecanismos y atraer a más personas que quieran implementar la bicicleta como una forma de vida, haciendo estas herramientas más accesibles desde cualquier punto de la ciudad y momento del día, con enfoque en la seguridad del ciclista.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

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

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

Artículo 24. 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

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Artículo 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

○ DE ORDEN LEGAL

Ley 105 de 1993

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

Artículo 3. 1.

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”.

Ley 1341 de 2009 “Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC-, se crea la agencia nacional de espectro y se dictan otras disposiciones”

Artículo 3. Sociedad de la información y del conocimiento. El Estado reconoce que el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el despliegue y uso eficiente de la

infraestructura, el desarrollo de contenidos y aplicaciones, la protección a los usuarios, la formación de talento humano en estas tecnologías y su carácter transversal, son pilares para la consolidación de las sociedades de la información y del conocimiento.

Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (...)

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1811 de 21 de 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](#).

Esta ley trae diferentes normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.
- Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.
- Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas.

Decreto 2573 2014

Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en línea, se reglamenta parcialmente la Ley 1341 de 2009 y se dictan otras disposiciones.

Artículo 5. Componentes. Los fundamentos de la Estrategia serán desarrollados a través de 4 componentes que facilitarán la masificación de la oferta y la demanda del Gobierno en Línea.

1. TIC para Servicios. Comprende la provisión de trámites y servicios a través de medios electrónicos, enfocados a dar solución a las principales necesidades y demandas de los ciudadanos y empresas, en condiciones de calidad, facilidad de uso y mejoramiento continuo.

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Acuerdo 674 de 2017 “Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C”

Acuerdo 668 de 2017 Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.

Acuerdo 663 de 2017 Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital.

Acuerdo 660 de 2017 Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones

Acuerdo 558 de 2014 Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

Acuerdo 506 de 2012 “Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza”

Acuerdo 346 de 2008 “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”

Acuerdo 236 de 2006

“Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital”

Acuerdo 708 de 2018

Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones

Acuerdo no. 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”

Título II

Propósitos, logros de ciudad y programas

Capítulo III

Programas y metas del cuatrienio del plan distrital de desarrollo

Artículo 12. Metas trazadoras.

Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación

44	Reducir los mercados criminales, los delitos, las muertes y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, a niños, niñas, jóvenes, peatones, biciusuarios y usuarios del transporte público	Número de denuncias por hurtos de bicicletas	8130	Hurto de bicicletas fuente SIEDCO (Corte 05/04/2020)	Disminuir 8% los casos de hurto a bicicletas
----	--	--	------	--	--

Artículo 13. Programas estratégicos. En el marco del presente Plan Distrital de Desarrollo se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos

13	Sistema de movilidad sostenible	89	Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta	Viajes en Bicicleta	880367	Encuesta de Movilidad 2019	Aumentar en un 50% los viajes
----	---------------------------------	----	---	---------------------	--------	----------------------------	-------------------------------

Artículo 73. Metas compartidas Distrito – escalas territoriales de Borde, Subregional y Regional

Escala Regional (RAPE)			
No	Temática	Prioridades del PDD	Escala
2	Turismo	Fortalecimiento del turismo de bicicleta	Regional

Artículo 106. Política pública de la bicicleta. La Administración Distrital adoptará la política pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

La política tendrá énfasis en entre otros, en aspectos como: fortalecimiento de la cultura, cadena productiva de la bicicleta, optimización de la seguridad (personal y vial), implementación de servicios complementarios como el sistema de bicicletas públicas, ampliación, conectividad y mejora de la

infraestructura para bicicletas y Cicloparqueaderos, en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley ProBici) programas enfocados en su uso con enfoque de género como componente transversal, y articulación interinstitucional para su gestión.

Artículo 107. Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá. La Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; como parte del Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

En las últimas décadas la Bicicleta ha tomado un rol protagónico en todo el planeta, de ahí la necesidad de ir adecuando la infraestructura pertinente al crecimiento de la demanda en el uso de la bicicleta, de la mano la implementación de las diversas políticas públicas que permitan un acceso oportuno y de respuestas reales a las problemáticas que alrededor se puedan presentar.

Nuestro país no es ajeno a este crecimiento en el uso de la bicicleta, a lo largo de varias décadas la ciudad de Bogotá ha impulsado de diversas formas el uso de la bicicleta y ha fomentado nuevas formas de transportarse de manera alternativa y amigable con el medio ambiente, incrementando de apoco los espacios adecuados para el transito de bicicletas y promoviendo en la ciudadanía procesos que fortalezcan el uso adecuado, seguro y masivo de la bicicleta.

Según una investigación que realizó el Banco Interamericano de Desarrollo **BID** en 56 ciudades de América Latina sobre el uso de la bicicleta en el 2015, una de las ciudades con mayor numero de viajes en bicicleta reportados por día es Bogotá, como lo demuestra el siguiente gráfico.

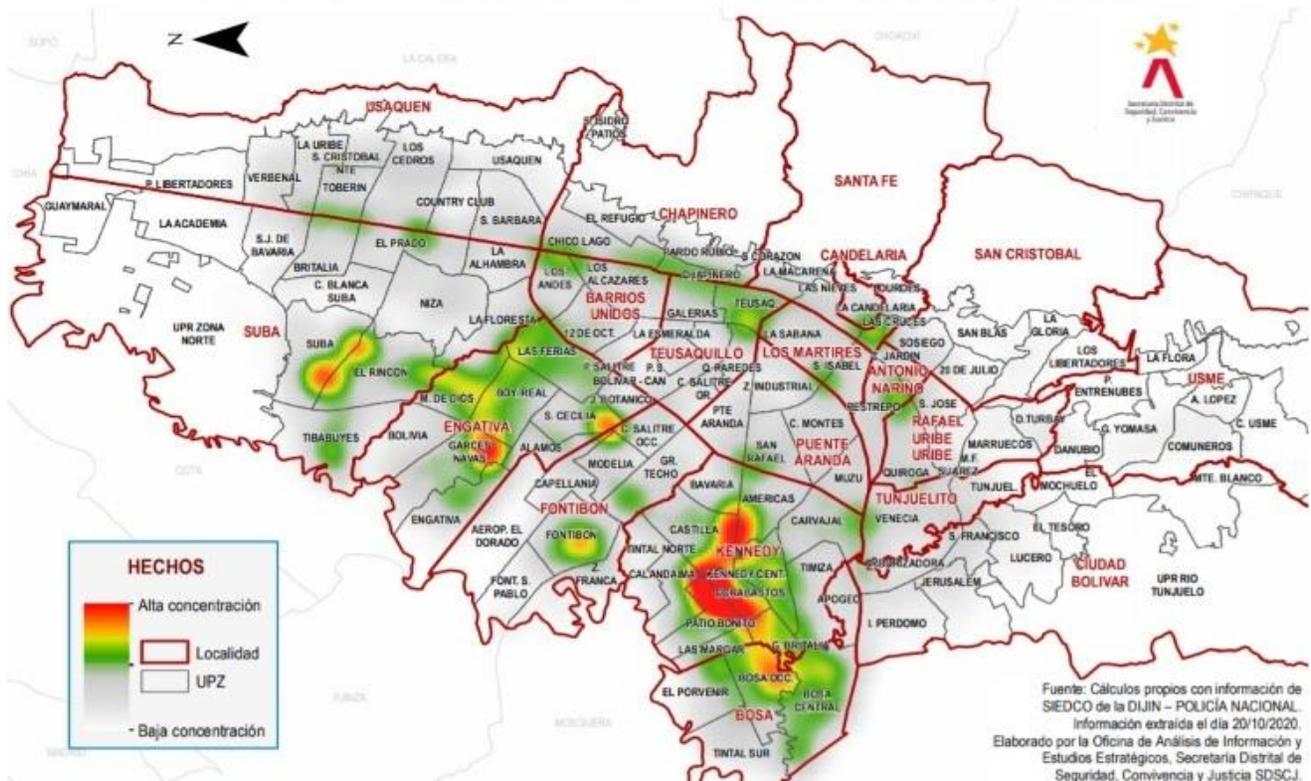


Figura 1. Número de viajes en bicicleta reportados por día.

Fuente: investigación BID.

En este importante número de acciones que se realizan, siempre faltan varias cosas por mejorar, y uno de los mayores flagelos que azota a nuestros ciclistas en toda la capital ha sido la inseguridad, que ha afectado no solo indicadores como el hurto de bicicletas y lesiones a ciclistas, sino además ha cobrado, lastimosamente, varias vidas a lo largo de los últimos años; en este año y a raíz de lo que esta atravesando el mundo entero con el virus del COVID-19, hemos visto como las cifras en comparación con otros años se han incrementado, por lo menos en el hurto a bicicletas.

Concentración de hurto de bicicletas ocurridos entre el 01 de Enero de 2020 y el 30 de Septiembre de 2020



Fuente: SIEDCO a 20/10/2020

Hurto de bicicletas

Sexo de la Víctima	Ene-Sep2019	Ene-Sep2020	Diferencia Ene-Sep	Variación % Ene-Sep
FEMENINO	1162	1579	417	35.9 %
MASCULINO	4669	6332	1663	35.6 %
NO REPORTA	69	112	43	62.3 %
TOTAL GENERAL	5900	8023	2123	36 %

Comportamiento mensual



Fuente: SIEDCO a 19/10/2020

Según Bogotá como vamos la bicicleta es uno de los 10 bienes que más hurtan en Bogotá. Cada día se roban 21 ciclas y en 4 de cada 10 hurtos opera la modalidad de atraco. En el 2019 se presentaron 8.129 hurtos de este elemento en la ciudad durante todo el año según cifras de la secretaría de seguridad y en lo que va corrido de este año ya van 8.023, faltando aun 3 meses para terminar 2020. Las localidades de Suba, Engativá y Kennedy concentraron el mayor número de caos reportados.

De acuerdo con el balance del mes de octubre de la secretaría de seguridad de Bogotá, entre enero y septiembre el hurto **de bicicletas aumentó en un 36% al pasar de 5.900 robos en el 2019 a 8.023 casos este año.**

Hoy en día se han implementado nuevas tecnologías como eje fundamental de crecimiento, en ese sentido se han implementado también varias herramientas que han facilitado de alguna manera la promoción y divulgación de procesos por parte de la administración distrital; en temas de bici puntualmente existen algunas acciones que les sirven a los ciclistas y biciusuarios como herramientas de mitigación del hurto, además que generan otras alternativas, dentro de estas se encuentran las siguientes.

Registro Bici Bogotá

Si usted no ha registrado su bicicleta, puede usar esta herramienta. Creando un usuario y completando la información pedida, su bici entra a hacer parte de los registros oficiales. Así, ayuda a combatir el comercio de bicis robadas y proporciona un insumo para buscar la suya en caso de hurto.



SIMUR

En el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (Simur) usted encontrará todo lo relacionado con movilidad en Bogotá. Aquí puede consultar rutas de Transmilenio y SITP y puntos de recarga de Tú Llave, buscar ciclorrutas, consultar la tarifa de taxis, consultar comparendos de tránsito, entre otras funciones adicionales.



Bogotá DC Travel

Es una herramienta en la que podrán encontrar planes para hacer en la capital. Habilitando su GPS, la app le ofrecerá 137 atractivos culturales, urbanos y de naturaleza. También les ofrece inscripción a recorridos turísticos gratuitos con diferentes temáticas. Además, le indica qué planes puede hacer en bicicleta.



Mapas Bogotá Bici

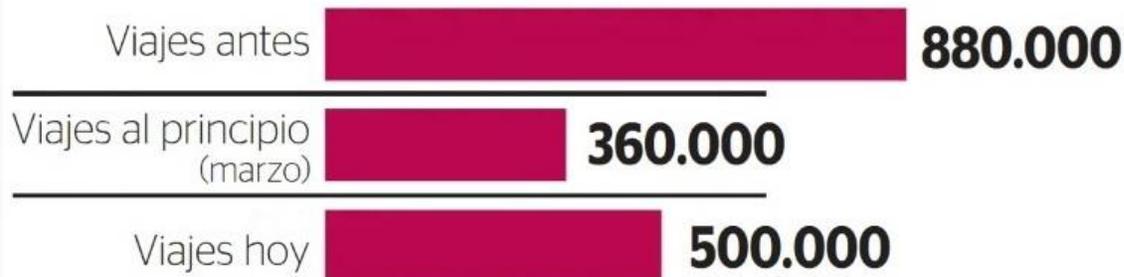
Puedes Calcular el tiempo, la distancia y la hora de llegada al punto de destino, ver el trayecto desde el punto de origen al punto de destino, visualizar el estado del clima durante todo el trayecto y ubicar los Cicloparqueaderos más cercanos.



Esta última siendo una de las más relevantes, porque sirve de guía a los ciclistas ubicando una ruta segura para transitar por la ciudad; por otro lado realizamos una encuesta entre 65 bicisusuarios de la ciudad, donde les preguntamos si conocían o habían utilizado esta aplicación y solamente 5 personas adujeron conocerla y haberla utilizado, de estos 5, la totalidad de los usuarios mencionaron que la aplicación tiene muchas fallas de manejo o simplemente no les parecía útil como existe, de esta manera hemos evidenciado de forma práctica, como siendo esta una herramienta valiosa no está configurada adecuadamente y en sincronía con las demás aplicaciones para el mejor aprovechamiento; tampoco la mayoría de herramientas digitales en torno a la bicicleta ha tenido una suficiente promoción o divulgación dentro de los grupos de interés o ciudadanos en general.

Por lo cual buscamos potenciar estas aplicaciones para el beneficio de la ciudadanía y en pro del impulso al uso de la bicicleta en el distrito, ya que cada vez mas personas se suben a la bicicleta por ser un vehículo en el cual se permite evitar la aglomeración de personas en comparación con el transporte público.

VIAJES DIARIOS EN BICICLETA ANTES Y DESPUÉS DE LA PANDEMIA



Fuente: El

Tiempo, 25 de septiembre 2020

Estos instrumentos tecnológicos tienen un gran impacto en la utilización de la bicicleta como medio de transporte masivo hoy en día, la organización eficaz y eficiente de estos, ayudará a tomar la decisión de subirse a esta cada día a más personas, pues generará en los ciudadanos mayor seguridad en su trayecto y así mismo podrá ayudar a la disminución del hurto de bicicletas, contrarrestando este flagelo por medio de alertas tempranas a las autoridades.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

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

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

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

(...)

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa 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. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes. El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“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”

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 421 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá

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

VI. ARTICULADO

Acuerda:

Artículo 1. Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales en el Distrito Capital, para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en pro de la bicicleta.

Artículo 2. Principios. La Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales se desarrollará con fundamento en los principios constitucionales de igualdad, eficacia, economía, eficiencia, celeridad y publicidad, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, artículo 3 de la Ley 489 de 1998 y artículo 3 de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 3. Fundamentos. Los fundamentos en los cuales se basa la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, están en relación con el artículo 4 del decreto 2573 de 2014, y son los siguientes:

a. Excelencia en el servicio al ciudadano: Propender por el fin superior de fortalecer la relación de los ciudadanos con el Estado a partir de la adecuada atención y provisión de los servicios, buscando la optimización en el uso de los recursos, teniendo en cuenta el modelo de Gestión Pública Eficiente al Servicio del Ciudadano y los principios orientadores de la Política Nacional de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano.

b. Apertura y reutilización de datos públicos: Abrir los datos públicos para impulsar la participación, el control social y la generación de valor agregado.

c. Estandarización: Facilitar la evolución de la gestión de TIC alrededor de la bicicleta en el distrito capital hacia un modelo estandarizado que aplica el marco de referencia de arquitectura empresarial para la gestión de TIC.

d. Interoperabilidad: Fortalecer el intercambio de información entre entidades y sectores de la administración distrital.

e. Neutralidad tecnológica: Garantizar la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, emplear contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, así como garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

f. Innovación: Desarrollar nuevas formas de usar las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para producir cambios que generen nuevo y mayor valor público.

g. Colaboración: Implementar soluciones específicas para problemas públicos entorno al uso de la bicicleta en la ciudad, mediante el estímulo y aprovechamiento del interés y conocimiento de la sociedad, al igual que un esfuerzo conjunto dentro de las propias entidades públicas y sus servidores.

Artículo 4. Implementación de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales. El Gobierno Distrital diseñará e implementará una política pública que recoja los Principios y fundamentos establecidos por este Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año a partir de la publicación del presente acuerdo, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta contar con herramientas digitales óptimas y con las garantías de accesibilidad, seguridad y reconocimiento en concordancia con lo planteado en los artículos anteriores de este Acuerdo.

Artículo 5. La administración distrital generará una estrategia de promoción y divulgación suficiente y adecuada para esta Política Pública en el Distrito Capital, que involucre a grupos o colectivos de bicicletas, consejos locales de la bicicleta y ciudadanía en general; fomentándola primordialmente dentro de las diversas acciones en torno a la bicicleta que el distrito lleva a cabo a través de sus programas y proyectos en diferentes espacios de la ciudad.

Artículo 6. Instancia de evaluación y vigilancia. Una vez se establezca la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, la administración distrital delegará una entidad responsable en el distrito de evaluar y vigilar el cumplimiento de la misma, así como el funcionamiento óptimo y coordinado de las diferentes herramientas digitales.

Artículo 7. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su [publicación](#).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 422 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA SUSTITUCIÓN DEL ASBESTO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El distrito capital debe iniciar rápidamente la adopción de lineamientos para el proceso de sustitución de asbesto con el fin de que se pueda empezar a reemplazar por productos que no sean nocivos para la salud y generar una política pública frente al asbesto instalado, que contenga campañas masivas de capacitación para las comunidades, donde quede absolutamente claro que no son ellas las responsables del retiro, eso evitaría elevar aún más los indicadores de muertes generadas por la mala manipulación de este maligno mineral.

A partir del 1 de enero del 2021 quedó prohibida la utilización de este mineral de origen natural presente en el medio ambiente. Este mineral se encuentra en pequeñas partículas las cuales tienen propiedades físicas y químicas que le dan versatilidad, tales como: gran resistencia al calor y al fuego, fácil maleabilidad, resistencia a sustancias químicas, baja conductividad eléctrica, entre otras.

Lo más peligroso del asbesto, es que es un mineral cancerígeno. Una sola partícula del material que logre entrar a los pulmones puede generar desde un mesotelioma (cáncer poco común del revestimiento delgado del pecho y del abdomen), hasta un cáncer de pulmón. Y dado que estos tipos de cáncer tienen un periodo de incubación largo, la detección de la enfermedad, en la mayoría de los casos, no se logra a tiempo, causando, además del sufrimiento por la enfermedad, la muerte de los afectados. (OMS, 2015). [Memorias del Primer encuentro ambiental Universidad, ambiente y sustentabilidad: experiencias y prácticas].

Ahora bien, la creciente utilización de este material en la industria, alertó acerca del posible impacto de este frente a la salud de la población expuesta, teniendo como resultado una construcción científica que evidencia la variedad de patologías relacionadas a la manipulación de asbesto.

Estos descubrimientos médicos, que determinan que todas las formas de asbesto son cancerígenas para el ser humano y que la exposición laboral causa más de 107.000 muertes anuales por cáncer de pulmón relacionado con el asbesto, mesotelioma y asbestosis, han llevado, a que se haga un llamado internacional para la sustitución de este material y la prohibición de su manipulación, es así, como en la actualidad más de 50 países de todo el mundo han prohibido el amianto, incluyendo todos los miembros de la Unión Europea.

En Colombia, la ley 1968 ya prohibió la utilización del asbesto y a pesar de que se calcula que mueren cerca de 320 personas al año a causa de alguna enfermedad relacionada con el asbesto, las regulaciones normativas en torno a los procesos idóneos y técnicos para su sustitución y disposición

final son nulos de tal forma que se implementa un esquema precario de “sustitución”, que día a día, se proyecta como una amenaza a la salud pública.

Es de reconocer la inmensa labor que emprendió ANA CECILIA NIÑO y su esposo DANIEL PINEDA a favor de las víctimas de la utilización de este material, esa gran lucha que hoy nos inspira a presentar este proyecto de acuerdo.

La materialización del Estado Social de Derecho en el área de la salud pública exige que el Estado garantice la prevención de futuras afectaciones del bienestar físico o psicológico de sus habitantes; esto conlleva a realizar una ponderación de los riesgos y afectaciones a la salud, de tal forma que se implementen las medidas eficaces y eficientes para aminorar el impacto de factores externos.

Es de allí, que surge la necesidad de implementar un esquema normativo que reglamente técnicamente sobre la materia, de tal forma que se constituya en una medida preventiva eficiente frente al impacto negativo que ha generado en la salud de los colombianos.

II. SUSTENTO JURIDICO DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa encuentra pleno respaldo en la constitución política y en el ordenamiento legal, por lo que es clara su viabilidad jurídica, con base en las normas que se transcriben a continuación.

PROTOCOLO DE SAN SALVADOR

Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre derechos humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales.

Artículo 11, Derecho a un Medio Ambiente Sano

1. Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos.
2. Los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

RESOLUCIÓN 1819 “Derechos Humanos y Medio Ambiente” – Asamblea General de la OEA´-.

La comunidad internacional continúa debatiendo la importancia del posible vínculo entre derechos humanos y protección del medio ambiente, tal como lo establece la Declaración de Naciones Unidas sobre Ambiente Humanos (Declaración de Estocolmo) de 1972, la Declaración de la Haya de 1989 y la Declaración de Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo (Declaración de Río de Janeiro) de 1992, y otros instrumentos internacionales relacionados con el tema,.... Teniendo presente los derechos humanos establecidos en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, así como los demás instrumentos de derechos humanos, en particular el Protocolo Adicional a la Convención Americana en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador";

RESUELVE: Destacar la importancia de estudiar el vínculo que puede existir entre el medio ambiente y los derechos humanos, reconociendo la necesidad de promover la protección del medio ambiente y el pleno goce de todos los derechos humanos.

RESOLUCIÓN 1896, Derechos Humanos y Medio Ambiente en las Américas.

Numeral 2: Alentar la colaboración institucional en materia de derechos humanos y medio ambiente en el ámbito de la Organización, particularmente entre la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y la Unidad para el Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

Artículo 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. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

LEYES

LEY 1968 DE 2019 “a partir del primero de enero del 2021 se prohíbe explotar, producir, comercializar, importar, distribuir o exportar cualquier variedad de asbesto y los productos elaborados con éste”

LEY 133 DE 2009 “Por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones.”

Artículos 32 y 39, permitiendo a las autoridades la adopciones de medidas urgentes y previas sobre las obras, proyectos o actividades que pueden comprometer gravemente el derecho colectivo al medio ambiente sano, con el fin de evitar un perjuicio irremediable sobre esta garantía en cabeza de la colectividad.

LEY ESTATUTARIA 1751 DE 2015, “Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental a la Salud y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 5°. Obligaciones del Estado. “El Estado es responsable de respetar, proteger y garantizar el goce efectivo del derecho fundamental a la salud...”.

LEY 99 DE 1993 - Ley General Ambiental de Colombia

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

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

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

JURISPRUDENCIA

Sentencia C 293 de 2002, consagró el principio de precaución, bajo los siguiente presupuestos: “1. Que exista peligro de daño; 2. Que este sea grave e irreversible; 3. Que exista un principio de certeza científica, así no sea ésta absoluta; 4. Que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente; 5. Que el acto en que se adopte la decisión sea motivado.”, luego la sentencia C-339 de 2002, ahondó en el concepto de este principio, declarando la existencia del in dubio pro ambiente, para favorecer al medio ambiente en caso de duda.

Sentencia C-703 de 2010, dijo en relación a este principio y sus elementos: “PRINCIPIO DE PRECAUCION AMBIENTAL-Elementos exigidos para la adopción de medidas fundadas en este principio. La Corte ha advertido que la adopción de medidas fundadas en el principio de precaución debe contar con los siguientes elementos: (i) que exista peligro de daño, (ii) que éste sea grave e irreversible, (iii) que exista un principio de certeza científica, así no sea ésta absoluta, (iv) que la decisión que la autoridad adopte esté encaminada a impedir la degradación del medio ambiente y (v) que el acto en que se adopte la decisión sea motivado”.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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

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

1. *Dictar 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.*

(...)

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa 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. Las medidas a adoptar serán financiadas con los presupuestos definidos en las diferentes entidades y de acuerdo a lo dispuesto en que el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ

DEL SIGLO XXI”, en concordancia con lo establecido en el Programa 21 del artículo 15 del Acuerdo 761 de 2020.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 422 DE 2020

PRIMER DEBATE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 7 del artículo 12, del Decreto Ley 1421 de 1993,

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA SUSTITUCIÓN DEL ASBESTO EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

I. ARTICULADO

ACUERDA:

Artículo 1°. OBJETO. Establecer lineamientos técnicos para la sustitución del asbesto en el distrito capital.

Artículo 2°. AMBITO DE APLICACIÓN.

SUELO URBANO Y RURAL: Las disposiciones aquí establecidas, serán aplicadas para todo tipo de construcciones donde se sustituya el asbesto de acuerdo a la legislación vigente.

Artículo 3°. IMPLEMENTACIÓN. El Distrito Capital por medio de la Secretaría Distrital de Ambiente deberá promover acciones orientadas a la implementación de los siguientes aspectos tales como:

- a. **Identificar y dar a conocer al público** los graves efectos de la mala manipulación y posterior disposición de este mineral cancerígeno.
- b. **Crear un plan integral de sustitución para cada localidad según sus características.**
- c. **Crear campañas de difusión y educación dirigidas a la sociedad en general para informar sobre los efectos negativos de mantener este material en sus edificaciones.**
- d. **Brindar asesoría y capacitación técnica, de forma gratuita, a los ciudadanos que así lo manifiesten.**

Artículo 4°. DEFINICIONES.

Son residuos de productos denominados de asbesto los que se encuentran en elementos tales como tejas, tuberías, tanques, etc., donde la fibra de asbesto se encuentra encapsulada o fija en un aglutinante natural o artificial, de forma tal que, durante su manipulación, se garantiza que no se desprendan fibras inhalables en cantidades peligrosas.

Artículo 5°. LINEAMIENTOS TECNICOS. La Secretaria Distrital de Ambiente determinará los lineamientos definitivos para la sustitución del asbesto, donde la prevención de daño físico a

los residuos de asbesto aglomerado y liberación de fibras y polvos sea una prioridad, para lo anterior se deben especificar técnicamente las siguientes condiciones:

- 1. Condiciones técnicas para retiro y separación en la fuente.**
- 2. Condiciones técnicas para embalaje.**
- 3. Condiciones técnicas de acopio o almacenamiento.**
- 4. Condiciones técnicas de transporte**
- 5. Condiciones técnicas para disposición final**

Parágrafo: El Distrito Capital a partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo contará con un año para establecer los lineamientos técnicos definitivos que cumplan con el objeto del presente acuerdo.

Artículo 6°. Vigencia. La presente norma entra en vigencia a partir de su promulgación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 423 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital:

○ **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

ARTICULO 24. “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”.

○ **DE ORDEN LEGAL**

- **Ley 105 de 1993.** *Artículo 2: Señala los principios fundamentales del transporte, y dispone que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Igualmente, establece que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;*

Artículo 3: Establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte. Así mismo, dispone que el Estado regulará y controlará la prestación del servicio y que existirá un nivel básico accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico;

- **Ley 336 de 1996**, artículo 5: establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;

Artículos 23 y 31, disponen que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte;

- **Decreto Nacional 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”

ARTÍCULO 2.2.1.3.1.1 *Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*

** En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*

** En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.*

** En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.*

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta

Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y vigilancia. *La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.*

Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. *Modificado por el art. 2, Decreto Nacional 2297 de 2015. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos de taxi, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.*

“Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, e aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte”.

“Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

** Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.*

** Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.*

** Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros*

** Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.*

** Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.*

** Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado”.*

Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.

Parágrafo 3°. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente parágrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

Parágrafo 4°. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.

- **Decreto Nacional 2297 de 2015** "Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo"

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **ACUERDO 257 DE 2006** “*Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones*”

Artículo 108, literales b) y e) del del definen como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de "Funcir como autoridad de tránsito y Transporte y "Diseñar, establecer. ejecutar. regular y controlar, como autoridad de Tránsito y transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital".

- **Decreto Distrital 567 de 2006** “*por el cual adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad*”

Artículo 2, literal e), establece como una de sus funciones la de "Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de Transporte, las políticas sobre el tránsito y el Transporte en el Distrito Capital.

Finalmente, es procedente precisar:

Que a través de la Resolución 2163 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte, se reglamentó el Decreto Nacional 2297 de 2015 y se definieron las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que deben utilizarse para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

Que en aplicación de la Resolución 2163 de 2016, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 456 de 2017 por el cual se “establecen medidas para el reporte de la información del servicio de transporte público individual en el nivel básico en el Distrito Capital mediante plataformas tecnológicas”.

Que por medio del Decreto Distrital 568 de 2017 la Administración Distrital, “estableció las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C, fijó las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y dictó otras disposiciones.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad profirió la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, por medio “de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual”.

Que dentro del proceso de acción de nulidad con radicado No. 11001032400020160048100 interpuesta ante la Sección Primera del Consejo de Estado el pasado 30 de abril se profirió auto en que se resolvió la solicitud de medida cautelar de Suspensión provisional solicitada por el actor decretando: “la suspensión provisional de los efectos de la Resolución nro. 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 123 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad suspendió la Resolución 220 de 2017 hasta que el Consejo de Estado resuelva en forma definitiva sobre la legalidad de la resolución 2163 de 2016 o levante la medida cautelar decretada.

Que, mediante auto del 8 de agosto de 2018, el Consejo de Estado, levantó la medida cautelar decretada en el proveído de 30 de abril de 2018 consistente en la suspensión provisional de los efectos de la Resolución 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 156 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad levantó la suspensión establecida en la Resolución 123 de 2018 y modificó los plazos establecidos en el artículo 25 de la Resolución 220 de 2018.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018, en la que se resolvió aplazar los términos establecidos en la Resolución 156 de 2018 mediante la cual se modificó el artículo 25 de la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, hasta que el Consejo de Estado resuelva la solicitud de aclaración de la medida cautelar, o hasta que en forma definitiva decida sobre la legalidad de la Resolución 2163 de 2016, o hasta que el Ministerio de Transporte expida la Resolución que derogue el acto demandado con el lleno de los requisitos legales.

Que en auto del 18 de septiembre de 2018, el Consejo de Estado aclaró la providencia de 8 de agosto de 2018, en el sentido de precisar que el levantamiento de la medida cautelar está sujeto a que el Ministerio de Transporte continúe con el trámite y culmine el procedimiento de expedición de la Reglamentación que corrige el yerro de la Resolución 2163 de 2016, en un plazo no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, so pena de que haya lugar a un nuevo estudio de la procedencia de la medida cautelar.

Que en el mencionado Auto, la máxima corporación de lo contencioso administrativo, en su parte considerativa, señaló: “(...) Luego, de ninguna manera puede interpretarse que hasta el momento en que se expida una nueva Resolución, se levantará la medida cautelar decretada de suspensión de los efectos de la Resolución 2163 de 2016. pues lo cierto es que la medida ya fue levantada y el condicionamiento se limitó a que la entidad demandada continúe con el procedimiento que dará lugar a que se subsane el yerro cometido al momento de la expedición, lo que garantizará que la nueva regulación cuente con el concepto de la autoridad competente que permita evaluar su impacto en la competencia del mercado, así como con las razones para acatarlo o separarse del mismo. (...)”

Que el 21 de Diciembre de 2018 se expidió por parte de la Secretaría de Movilidad del Distrito la Resolución 246 “Por medio de la cual se reanuda la implementación de los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, se deroga la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018 y se modifica la Resolución 220 de 2017.

Con base en lo anteriormente expuesto, y toda vez que a la fecha, a pesar de que el Ministerio de Transporte ha publicado y se encuentra tramitando una nueva Resolución que deroga la Resolución 2163 de 2016; habiéndose transcurrido dos años aun no se expide el correspondiente acto administrativo como lo condicionó el Consejo de Estado en su providencia, es menester que por parte del Distrito Capital en el marco de sus competencias y observando plenamente las disposiciones legales vigentes, adopte medidas tendientes a promover y garantizar a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio. Por ello, y ante la inseguridad jurídica generada por decisiones mencionadas, se acogen en el presente proyecto de acuerdo, disposiciones contenidas en el marco normativo referido, con el fin de contar con herramientas que posibiliten adoptar medidas orientadas al propósito fijado para la mejora en la prestación del servicio descrito.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El servicio público de taxis, cuenta con antecedentes que es importante abordar desde el contexto histórico, lo cual permite dimensionar el origen y evolución de este. Por lo tanto, se referencian abordajes que se han realizado al respecto:

“En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (El Tiempo, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buena acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, F. La historia del taxi en el mundo y en Colombia, 2013 en Martínez Garzón, J. F. & Bacca Benítez, J. M.

Esto muestra que efectivamente los taxistas son referentes del transporte a nivel mundial, y en el caso de Bogotá y en general en Colombia, llegó a consolidarse como un sistema único en su clase, en sus inicios entonces, las empresas de taxis eran innovadoras en su clase y además pertenecían a sectores ciertamente privilegiados de la sociedad. De ahí se puede partir de la idea que las luchas de los gremios taxistas se desarrollaban por móviles que se referían a sus pretensiones de elevar sus derechos laborales o a aumentar sus ingresos por ejercer su actividad como conductores. Sin embargo es a partir del año 2013 que UBER se consolida en Colombia y entra a un mercado de por sí saturado.

Según registros de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, para el año 2012 por las vías de Bogotá se movilizaron aproximadamente 52.000 taxis, lo cual representa aproximadamente el 32 % del uso de la red vial de la ciudad. Esta cifra es significativa, teniendo en cuenta que, en ciudades como Hong Kong, la ocupación llega a tener una participación del 25 % aproximadamente (Perilla Gómez, C; Santos Sabogal, J; Sánchez Monsalve, N y Ramos, P, 2014).”²²

²² Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

De igual forma, se relaciona lo consignado por Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández:

“Es difícil establecer la fecha exacta en la cual se empezó a regular el servicio de transporte público en Colombia. “Aunque desde el inicio de la historia de la República ha sido intensa la expedición de normas del sector de transporte, la gran mayoría se restringieron, conforme con las circunstancias de la época, al diseño y la financiación de la infraestructura vial” (Salazar, 2001, p.202). No obstante, tomaremos como punto de partida la Constitución Política de 1886, debido a que fue allí en donde se empezó a evidenciar una clara intervención del Estado en los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el servicio de transporte. En ese sentido, el artículo 32 de la mencionada disposición, si bien permitió la libertad de empresa y la iniciativa privada, le otorgó la facultad al Estado de intervenir en la economía con el fin de lograr un desarrollo integral .

Por su parte, el Código de Comercio de 1907 estableció el principio de regulación en el transporte público. Así, correspondía al Gobierno Nacional la inspección de las empresas públicas de transporte y el desarrollo de su respectiva reglamentación. A partir de esto, se expidió la Ley 15 de 1959 *“Por la cual se da el mandato al Estado para intervenir en la Industria del transporte, se decreta el auxilio patronal del transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones”*. Para el efectivo cumplimiento del mandato legal, el Gobierno emitió una serie de normativas, dentro de las cuales se pueden destacar: *“la de creación del Instituto Nacional del Transporte - INTRA - en 1968; el decreto ley 1393 de 1970 - Estatuto Nacional de Transporte- y el decreto ley 80 de 1987 que asignó funciones a los municipios en relación con el transporte”* .

Correlativamente a lo anterior, fue surgiendo una nueva modalidad en la prestación del servicio de transporte público. *“La historia cita que la aparición de los primeros taxis en Bogotá fue totalmente accidental y fruto de una terrible crisis económica que sobrevino en 1930”* . *Aunado a la crisis económica del país, en los años de 1925 y 1926 se produjo una gran sequía en el río Magdalena que obstaculizó el transporte fluvial de mercancías desde los puertos costeros hacia el interior del país. Así, la empresa PRACO, representante e importadora de FORD para Colombia, trajo al país una flota de 120 vehículos que fueron represados en el puerto de Barranquilla debido a las circunstancias del momento.*

Posteriormente, dichos vehículos fueron trasladados a la capital para su comercialización. Sin embargo, no existieron compradores y “Antonio María Pradilla, fundador de PRACO decidió entonces crear una flota de taxis para buscar alguna rentabilidad de los inventarios” .

Poco tiempo después, apareció la empresa Taxis Rojos cuyo propietario era el señor Leonidas Lara e Hijos, la cual aumentó el número de taxis en la ciudad de Bogotá. Así, de manera creciente se fue incrementando el negocio de taxis en el país. En este sentido, una de las primeras normas relacionadas con el servicio de transporte individual mediante vehículos taxi, que se expidió en Colombia, fue el Decreto 826 de 1954, el cual definió lo que debía entenderse por Empresa de Transporte Automotor, y estableció una serie de requisitos mínimos para la prestación de este servicio (Rodríguez A. y Acevedo J., 2012, p.262 – 265).

Ahora bien, con la aparición de la Constitución Política de 1991 se dio un cambio respecto al modelo de Estado. Así lo ha manifestado la Corte Constitucional, al afirmar que “La Constitución colombiana, al consagrar un Estado social de derecho en su artículo 1, combina el intervencionismo económico – lo cual supone una permanente posibilidad de restricción estatal de las libertades económicas- con el radical respeto de los derechos civiles y políticos- por lo cual la restricción de estos últimos debe tener fundamento expreso y específico. En efecto, de un lado, la Constitución consagra una economía social

de mercado dirigida, puesto que reconoce genéricamente que la iniciativa privada y la actividad económicas son libres (artículo 332) pero establece, también de manera global, que 'la dirección general de la economía estará a cargo del Estado' (artículo 333)" (CConst, C-265/1994, H. Barrero).

Siguiendo esta línea argumentativa, el transporte público en Colombia ha sido considerado por la Constitución Política, la Ley y los Entes Estatales como un derecho, un servicio, y una actividad económica. En este sentido, la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes ocasiones, estableciendo que el mismo es un servicio público de carácter esencial de gran importancia para el desarrollo de algunos Derechos Fundamentales tales como la libertad de movimiento y circulación (artículo 24 CP), el libre desarrollo de la personalidad (artículo 16 CP), y el derecho al trabajo (artículo 25 CP) . Igualmente, se considera una actividad económica, ya que el transporte puede ser prestado directamente por el Estado o indirectamente a través de empresas privadas, y produce un beneficio económico a quien lo presta."²³

LOS TAXIS EN BOGOTÁ

Localidad	Atracción	Producción
Antonio Nariño	2,922	3,277
Barrios Unidos	16,275	15,17
Bosa	3,838	3,853
Candelaria	6,302	5,962
Chapinero	43,155	46,308
Ciudad Bolívar	2,608	2,752
Engativá	26,86	27,075
Fontibón	18,685	17,829
Kennedy	24,826	26,008
Los Mártires	11,926	12,598
Puente Aranda	17,806	20,195
Rafael Uribe	7,283	6,306
San Cristóbal	6,727	6,994
Santa Fe	20,212	18,697
Suba	45,561	43,896
Teusaquillo	34,32	33,114
Tunjuelito	3,295	4,397
Usaquén	53,889	52,559
Usme	2,26	2,181

Tabla 1: Producción y atracción de viajes por localidad (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2014)

²³ UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández .

“La anterior tabla hace hincapié en el estado de viajes realizados en Taxi por localidad, con el fin de ilustrar la inmensidad de viajes que por localidad se realizan utilizando taxi, sin embargo las condiciones laborales pueden resultar precarias para los taxistas, en el sentido de que no depende del número de viajes diarios que se hagan, sino de la capacidad que se tiene para dar cobertura a un servicio necesario para los ciudadanos sin mantener pérdidas, pues hay que tener en cuenta que los taxistas no propietarios se ven obligados a pagar cupos, licencias, seguros, combustibles, permisos, etc., causando incluso, que su servicio se exhiba como rústico para un ciudadano.

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi de Bogotá, tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues según la exDirectora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte Ayda Lucy Ospina: “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento o cumplimiento parcial del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliarse a sus conductores al sistema integral de seguridad social; sin embargo, algunos taxistas manifiestan que este decreto aún no ha podido ser implementado en su totalidad por diversas razones que no han permitido darle cumplimiento estricto.

Todas estas causas hacen que el escenario laboral, con la inmersión de UBER dentro de las dinámicas de transporte público individual, se mantenga más complejas para los taxistas no propietarios y de esta manera se constituyen los gremios de taxistas en formato de movimiento social, con el fin de demandar reformas respectivas a la regulación y coacción gubernamental sufrida por parte de los taxistas del común. Susodichas demandas de reformas se dan en dos sentidos 1) reducir el número de regulaciones implementadas a los taxistas, o 2) Aumentar el número de mecanismos que regulan Uber.²⁴

²⁴ Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt

Ciudad	Cantidad
Bogotá	54.695
Medellín	19.899
Cali	17.034
Barranquilla	12.916
Cúcuta	6.803
Cartagena	5.823
Soledad	4.728
Floridablanca	4.652
Santa Marta	4.340
Ibagué	4.197
Otros	76.377



63 empresas operadoras de taxis en Bogotá

49.000 propietarios en la capital

El negocio de los taxis mueve en Bogotá **\$2,9 billones**

Hacen cerca de **700.000 viajes al día**

211.464 taxis registrados en el Runt

Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Andemos

Gráfico: LR, VT

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt

Ciudad	Cantidad
Bogotá	54.695
Medellín	19.899
Cali	17.034
Barranquilla	12.916
Cúcuta	6.803
Cartagena	5.823
Soledad	4.728
Floridablanca	4.652
Santa Marta	4.340
Ibagué	4.197
Otros	76.377

Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Andemos Gráfico LR, VT

“La magnitud de esta industria se puede revisar al ver un informe de ProBogotá que afirma que el negocio de los taxis mueve casi \$3 billones en efectivo anualmente, solo en la capital, que se alcanza con un promedio de 700.000 viajes diarios.

Por ello, la queja ante el avance de los servicios de las plataformas tecnológicas, que según el mismo estudio reúnen a más de 150.000 los conductores vinculados a aplicaciones como Uber, Didi, In Driver y Beat.

Pese al desfase en los cálculos, los taxistas sí reconocen que puede haber una caída en el sector debido a que algunos propietarios han comprado vehículos particulares para inscribirlos en las

plataformas. No obstante, solo en 2019, Andemos calculó que se registró la matrícula de 10.201 taxis nuevos.”²⁵

LA NECESARIA REINVENCIÓN DEL TAXI EN BOGOTÁ²⁶

“Taxis y nuevas tecnologías

Las aplicaciones que permiten a los conductores de vehículos particulares prestar un servicio de transporte público, como Uber y Cabify (TNCs, por su acrónimo en inglés, Transportation Network Companies), han enfrentado la resistencia de la industria de los taxis y del Gobierno colombiano. El ministerio de Transporte expidió recientemente una circular para castigar a los conductores de estas plataformas con la cancelación de sus licencias hasta por 25 años. Sin embargo, los usuarios están mucho más satisfechos con el servicio que prestan las TNCs que con el de los taxis.

Así lo muestra un estudio de la Universidad de los Andes en 2017 que investigó sobre los factores que afectan la satisfacción y la calidad del servicio de taxis y de las TNCs en Bogotá.

En una escala de 1 a 5, los taxis alcanzaron una calificación de 3,22, mientras que Uber y Cabify lograron la sobresaliente cifra de 4,42. Mientras que los taxis se rajaron en limpieza de los vehículos (2,77), en percepción de seguridad personal (2,80), en percepción de seguridad vial (2,80) y en manejo y conducción (2,91), las TNCs no se rajaron en nada: el atributo peor calificado fue el conocimiento de la ruta (3,69).

¿Qué hace que los bogotanos se sientan tan satisfechos con las TNCs y tan insatisfechos con los taxis tradicionales? Los resultados de la investigación muestran que los usuarios de las TNCs se sienten satisfechos, sobre todo, por la percepción de limpieza de los vehículos, la seguridad personal y el confort. En cuanto a los taxis, los usuarios reconocen que la facilidad para conseguirlos es un factor que aporta positivamente a su satisfacción. Pero la percepción de que el precio es injusto es uno de los factores que más negativamente afecta la percepción de los pasajeros.

Ante ese panorama, no basta con las buenas intenciones de los taxistas y la promesa de que prestarán un mejor servicio y cobrarán lo justo. Es necesario hacer cambios de fondo y reinventar el servicio de taxi en Bogotá.

El conflicto con las TNCs se deriva de una revolución tecnológica que produjo el internet móvil de acceso masivo y las economías colaborativas. Por eso, la solución para salvar a los taxis tradicionales debe ser creativa e ingeniosa. En todo caso, hay que tener en cuenta que la restricción legal para las TNCs y el marco regulatorio del transporte de taxis en Colombia es de aplicación nacional. Las ciudades tienen muy poca capacidad de maniobra en ese aspecto.

Los taxistas y los usuarios ya han visto los primeros beneficios de aprovechar la tecnología. Aplicaciones de celular independientes para conseguir taxis (como EasyTaxi o la desaparecida, pero querida Tappsi) han demostrado un mejor comportamiento de conductores, y una mayor satisfacción de los usuarios.

Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia.

Ahora, imaginémosnos que cualquier taxi en la calle aproveche la tecnología de forma similar. Los beneficios serían considerables: se acabaría el cobro fraudulento, las quejas de los usuarios serían

²⁵ La República. Febrero 2020

²⁶ Álvaro Rodríguez Valencia enero 14, 2019

atendidas por la Secretaría de Movilidad, y ésta podría sancionar a los malos conductores y desterrarlos del sistema.

Es decir, se tendrían los mismos beneficios que ofrecen las TNCs, con la ventaja de poder tomar un vehículo directamente en la calle. Y, como en Uber o en Cabify, el usuario tendría la certeza de saber quién es el conductor y podría tener un registro de su viaje, lo cual implicaría más seguridad personal.”²⁷

“La revolución tecnológica del internet móvil ha cambiado nuestro comportamiento y la forma de concebir los negocios, por ejemplo, por medio de las economías colaborativas. Los servicios que requerían intermediación se han transformado. Ante ese panorama, las empresas tienen dos posibilidades: resistirse al cambio y tratar de mantener el statu quo o reinventarse y adaptarse al nuevo contexto.

El conflicto con las TNCs está lejos de terminar. Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia en este campo. Nadie sabe qué camino tomará la regulación de las TNCs en Colombia. Casi todo cambio tecnológico implica adaptaciones. Es normal que las industrias se vean afectadas por esos cambios (pensemos en los directorios telefónicos, en los beepers, etc). Pero de nada sirve quedarse en quejas y en luchas perdidas por volver al pasado. Sin importar si se prohíben o no las TNCs, la peor estrategia que puede adoptar la industria de los taxis es resistirse al cambio.

Por eso, el primer paso para lograr un mejor servicio es dejar de pensar en los pasajeros como usuarios que “compran” ocasionalmente un viaje y empezar a verlos como clientes, cuya fidelidad y confianza hay que mantener. Un alto nivel de satisfacción crea confianza y lleva a los clientes a recomendar el servicio y a atraer más personas.”²⁸

Con base en lo anteriormente expuesto, se hace necesario introducir lineamientos orientados a promover a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o improbar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en el numeral 1 que faculta al a Corporación para dictar normas así:

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

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

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

²⁷ *Ibíd.*

²⁸ *Ibíd.*

(...)

19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa 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. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

El Artículo 7 de la Ley 819 de 2003, estableció:

“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”

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 423 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993,

I. ARTICULADO

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad promoverá a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. MEJORA DEL SERVICIO. Dentro de los aspectos que se deben considerar para mejorar la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi estarán:

a. Acceso a la prestación del servicio por medio de Plataformas Tecnológicas que deberán implementar aplicaciones móviles o interfaces web a los que se pueda acceder directamente desde un teléfono móvil o desde algún otro dispositivo electrónico y que posibilitarán la recolección de información de la operación. Dichas plataformas deberán permitir que todos los servicios prestados queden registrados sin importar que el servicio sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.

b. Las aplicaciones disponibles para el usuario deberán permitirle solicitar y cancelar el servicio, conocer anticipadamente el valor del servicio, la identificación del conductor que prestará el servicio, así como el vehículo correspondiente; la estimación del tiempo promedio de viaje, efectuar pagos por medios electrónicos, presentar quejas, reclamos y calificar el servicio. Lo anterior, sin perjuicio de que el servicio prestado por los vehículos sea solicitado por los usuarios en vía o por otros medios y que se pague en efectivo o por medios electrónicos como tarjetas débito y crédito.

c. Promover que los vehículos taxi cuenten con una pantalla táctil adicional al dispositivo móvil en el vehículo que disponga de una interfaz gráfica para el usuario. Esta deberá permitirle al usuario verificar la información contenida en la tarjeta de control, establecer y confirmar el origen y el destino del servicio, conocer anticipadamente la tarifa, calificar el servicio y presentar quejas, cuando este sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.

ARTÍCULO 3. PROTECCIÓN DE DATOS. Los responsables del manejo de la información atenderán, en todo momento, los lineamientos dispuestos en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales.

ARTÍCULO 4. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN. La Secretaría Distrital de Movilidad, en su condición de autoridad de tránsito y transporte distrital, podrá utilizar la información recopilada por las plataformas tecnológicas, para establecer políticas tendientes a mejorar la operación, gestión y la seguridad del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital, y con ello garantizar a los usuarios las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, seguridad y oportunidad.

Las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mencionado, deberán acatar las disposiciones que en materia de inspección, vigilancia y control establezca la Secretaría Distrital de Movilidad relacionadas con el reporte de la información de la operación.

ARTÍCULO 5. DIVULGACIÓN. Las disposiciones que se adopten producto de lo contenido en el presente Acuerdo, serán divulgadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a las empresas de transporte habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 6. OBSERVANCIA LEGAL. Las medidas que se adopten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad para garantizar a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, contar con condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital, deberán observar completa e integralmente el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que establezca el Ministerio de Transporte con relación a dicha materia.

ARTÍCULO 7. **VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de su fecha de publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde