



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

AÑO II N°. 3103 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA ENERO 19 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO No. 051 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA QUE EL DISTRITO COORDINE, JUNTO CON LA CIUDADANÍA Y LA INICIATIVA PRIVADA, LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE INTERVENCIÓN DE LOS CANALES DE BOGOTÁ Y SUS ENTORNOS PARA CONVERTIRLOS EN EJES AMBIENTALES SEGUROS”	942
PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS TENDIENTES A PREVENIR Y COMBATIR LOS PROBLEMAS DE SALUD PÚBLICA ASOCIADOS A LA ALIMENTACIÓN NO SALUDABLE EN LAS TIENDAS ESCOLARES OFICIALES DEL DISTRITO CAPITAL”	961
PROYECTO DE ACUERDO No. 053 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	982
PROYECTO DE ACUERDO No. 054 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 013 DE 2000”	1003
PROYECTO DE ACUERDO No. 055 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE EN EL CONCEJO DE BOGOTÁ A LAS MUJERES QUE CUMPLIERON UN PAPEL DESTACADO EN DISTINTOS PROCESOS HISTÓRICOS DE COLOMBIA”	1016
PROYECTO DE ACUERDO No. 056 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL MES DE SEPTIEMBRE COMO EL MES DE LA PALABRA ESCRITA Y HABLADA EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	1024
PROYECTO DE ACUERDO No. 057 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO TÉCNICO PARA LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA, LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE DE CARGA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	1033
PROYECTO DE ACUERDO No. 058 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DEL PEATÓN”	1046
PROYECTO DE ACUERDO No. 059 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE PROMUEVE UNA PARTICIPACIÓN CIUDADANA INCIDENTE EN LA GENERACIÓN, SOSTENIBILIDAD, DEFENSA Y GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	1087

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 060 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE DETERMINAN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO POR PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍAS GENERADAS POR OBRA PÚBLICA”.....	1111
<u>PROYECTO DE ACUERDO No. 061 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ. ”	1129

PROYECTO DE ACUERDO No. 051 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA QUE EL DISTRITO COORDINE, JUNTO CON LA CIUDADANÍA Y LA INICIATIVA PRIVADA, LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE INTERVENCIÓN DE LOS CANALES DE BOGOTÁ Y SUS ENTORNOS PARA CONVERTIRLOS EN EJES AMBIENTALES SEGUROS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Este Proyecto de Acuerdo busca la ejecución de un Plan de Intervención de los Canales de Bogotá y sus Entornos para convertir esos espacios en una red ambiental, funcional, arborizada y segura. El propósito es que este plan sea coordinado por la Administración Distrital y que en su implementación y mantenimiento participen de manera activa la comunidad y el sector privado.

El Proyecto de Acuerdo tiene fines ambientales, urbanísticos y de seguridad. Y busca, además, generar un sentido de apropiación de esos espacios entre los bogotanos y contribuir a propiciar una cultura medioambiental a través de la protección, preservación y cuidado de los canales y sus entornos, de parte de los ciudadanos.

De esa manera, este Proyecto está plenamente sintonizado con el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, *‘Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI’*, y más exactamente con el Propósito 2 de ese Plan: *‘Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar el cambio climático’*.

I. OBJETODEL PROYECTO

Convertirlos canales de Bogotá, que hacen parte de su red hídrica, en ejes ambientales y zonas verdes seguras, de esparcimiento y encuentro ciudadano, de manera que esas áreas- algunas de las cuales están convertidas en botaderos de basura- sean parte de la recuperación medioambiental y de la revitalización del entorno urbano.

Con esta iniciativa se busca, además, que los ciudadanos y la empresa privada sean parte de esa recuperación medioambiental y de la revitalización urbana de Bogotá.

Los canales se convertirán en espacios urbanos verdes, iluminados, seguros -tendrán más vigilancia y estarán monitoreados por videocámaras-, de esparcimiento al aire libre y encuentro comunitario, lo que tendrá sin duda un gran impacto en la calidad de vida de los bogotanos.

II. ANTECEDENTES

Es la primera vez que se presenta un Proyecto de Acuerdo en el Concejo de Bogotá para incentivar la participación de la ciudadanía y el sector privado en la rehabilitación, recuperación y preservación de la red hídrica canalizada de la ciudad con fines ambientales, urbanísticos, recreacionales y funcionales.

No obstante, este Proyecto de Acuerdo tiene como antecedente el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024 aprobado por el Concejo de Bogotá el 31 de mayo de 2020 y sancionado por la alcaldesa de Bogotá, Claudia López, el 11 de junio de 2020.

El Artículo 22 del PDD señala que “los principales proyectos a ejecutar en infraestructura para saneamiento básico y acueducto están relacionados con la adecuación y renaturalización de quebradas, canales, colectores, estaciones de bombeo, interceptores, sistema de alcantarillado, y saneamiento del Río Bogotá de acuerdo con lo ordenado en la Sentencia de descontaminación del Río Bogotá, así como generar proyectos con saldo pedagógico y ambientales, como los servicios ambientales en el cuidado de microcuencas que abastecen de agua a acueductos comunitarios”.

De hecho, por petición de la concejal autora de este Proyecto de Acuerdo, Marisol Gómez Giraldo, la Administración Distrital incluyó como parte del Artículo 22 del PDD el Parágrafo 2, que señala:

“Las entidades responsables de la adecuación de canales y sus rondas coordinarán y articularán procesos con las autoridades ambientales con el fin de reverdecer, recuperar e iluminar el espacio público aledaños los canales en zona urbana, así como generar apropiación por parte de las comunidades para su conservación. Esto no solo con propósitos paisajísticos, sino también para disminuir la disposición de residuos sólidos en los canales”.

Este Proyecto de Acuerdo es, por tanto, una iniciativa que emana del Artículo 22 del PDD 2020-2024, que se soporta en su parágrafo 2y que tiene como propósito poner en marcha la parte relacionada con la “adecuación y renaturalización” de las quebradas y canales de Bogotá.

III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

1. Constitución Política de Colombia.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

Artículo 312. <Artículo modificado por el artículo 5 del Acto Legislativo 1 de 2007. El nuevo texto es el siguiente:> En cada municipio habrá una corporación político-administrativa elegida popularmente para períodos de cuatro (4) años que se denominará concejo municipal...”.

Artículo 313. Corresponde a los concejos reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Municipio (...).

2. Decreto Ley 1421 de 1993. “Estatuto Orgánico de Bogotá”.

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

Dictar 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.

(...)

10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadanas.

3. Ley 23/1973. Por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2. El medio ambiente es un patrimonio común; por lo tanto, su mejoramiento y conservación son actividades de utilidad pública, en las que deberán participar el Estado y los particulares. Para

efectos de la presente ley, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables.

Artículo 3. Se consideran bienes contaminables el aire, el agua y el suelo.

Artículo 4. Se entiende por contaminación la alteración del medio ambiente por sustancias o formas de energía puestas allí por la actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del medio ambiente o afectar los recursos de la Nación o de particulares.

Artículo 5. Se entiende por contaminante todo elemento, combinación de elementos o forma de energía que actual o potencialmente pueda producir alguna o algunas de las alteraciones ambientales descritas en el Artículo 4 de la presente ley.

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

Artículo 1. Numeral 7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

5. **Ley 388 de 1997. ARTICULO 8o. ACCIÓN URBANÍSTICA.** <Artículo corregido mediante FE DE ERRATAS contenida en el Diario Oficial No. 43.127 del 12 de septiembre de 1997, el texto corregido es el siguiente:>

La función pública del ordenamiento del territorio municipal o distrital se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. Son acciones urbanísticas, entre otras:

(...)

12. Identificar y caracterizar los ecosistemas de importancia ambiental del municipio, de común acuerdo con la autoridad ambiental de la respectiva jurisdicción, para su protección y manejo adecuados.

6. **Decreto 2811 del 18 de diciembre de 1974.** - Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente.

Artículo 7. Toda persona tiene derecho a disfrutar de ambiente sano.

7. Decreto 607 de 2011. Por medio del cual se adopta la Política Pública para la Gestión de la Conservación de la Biodiversidad en el Distrito Capital.

(...)

Que la Secretaría Distrital de Ambiente formuló la Política para la Gestión de la Conservación de la Biodiversidad en el Distrito Capital, con el fin de lograr una gestión eficiente en la conservación de la biodiversidad urbana y rural del territorio, aportando de esta forma al mantenimiento de los flujos de bienes y servicios ecosistémicos, y garantizando a la vez la habitabilidad de la ciudad a partir del mejoramiento de la calidad de vida, el fortalecimiento del tejido social y la incorporación de la región en los procesos de gestión.

IV. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Este Proyecto de Acuerdo constituye, en los hechos, una política pública emanada del Parágrafo 2 del Artículo 22 del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, que señala lo siguiente:

“Las entidades responsables de la adecuación de canales y sus rondas coordinarán y articularán procesos con las autoridades ambientales con el fin de reverdecer, recuperar e iluminar el espacio público aledaños los canales en zona urbana, así como generar apropiación por parte de las comunidades para su conservación. Esto no solo con propósitos paisajísticos, sino también para disminuir la disposición de residuos sólidos en los canales”.

Además, este Proyecto se inscribe en el Propósito 2 del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024: ‘Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar el cambio climático’, y está perfectamente sintonizado con algunos de los “Logros de ciudad” que se establecen en ese Plan, y entre los cuales destacan:

- *Implementar estrategias de mantenimiento, recuperación, rehabilitación o restauración de la estructura ecológica principal y demás áreas de interés ambiental en la Bogotá–región.*
- *Intervenir integralmente áreas estratégicas de Bogotá teniendo en cuenta las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales*
- *Aumentar la oferta de espacio público y áreas verdes de Bogotá promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía.*
- *Cuidar el Río Bogotá y el sistema hídrico de la ciudad y mejorar la prestación de los servicios públicos.*

El PDD 2020-2024 aprobado por el Concejo de Bogotá y sancionado por la Alcaldía establece en su Artículo 22:

Artículo 22. Proyectos de Infraestructura de Alcantarillado y Acueducto. Los principales proyectos a ejecutar en infraestructura para saneamiento básico y acueducto, están relacionados con la adecuación y renaturalización de quebradas, canales (subrayado nuestro), colectores, estaciones de bombeo, interceptores, sistema de alcantarillado, y saneamiento del Río Bogotá de acuerdo con lo ordenado en la Sentencia de descontaminación del Río Bogotá,

así como generar proyectos con saldo pedagógico y ambientales, como los servicios ambientales en el cuidado de microcuencas que abastecen de agua a acueductos comunitarios, en el marco del Propósito 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática. Dichos proyectos estarán acompañados del fortalecimiento organizacional y técnico dirigidos a los acueductos comunitarios.

Parágrafo 1. Los proyectos de manejo ambiental de microcuencas en zonas rurales de Bogotá, incluyendo la restauración ecológica de nacimientos de agua reforestación de cuencas con especies nativas y pacto público-comunitarios en usos de suelo, garantizarán la calidad y continuidad del agua potable y la incorporación de alternativas para el tratamiento de aguas residuales en los acueductos comunitarios. Dichos proyectos deben contar con saldos pedagógicos y deben tener en cuenta en su ejecución a los acueductos comunitarios como garantes de cuidado de la estructura ecológica principal de la ciudad así como de la prestación de los servicios públicos domiciliarios de acueducto y alcantarillado.

Parágrafo 2. Las entidades responsables de la adecuación de canales y sus rondas coordinarán y articularán procesos con las autoridades ambientales con el fin de reverdecer, recuperar e iluminar el espacio público aledaños los canales en zona urbana, así como generar apropiación por parte de las comunidades para su conservación. Esto no solo con propósitos paisajísticos, sino también para disminuir la disposición de residuos sólidos en los canales.

Como se puede apreciar en el Artículo 22 del PDD 2020-2024 y en sus Parágrafos 1 y 2, la Administración Distrital tiene el mandato de desarrollar una política pública encaminada a intervenir la red hídrica de la ciudad y a “generar proyectos con saldo pedagógico y ambientales”. Esta normativa brinda un sustento sólido a este Proyecto de Acuerdo y lo justifica como parte de la estrategia ambiental de la ciudad.

La Administración Distrital cuenta con una amplia experiencia de trabajo con la ciudadanía en temas ambientales y urbanísticos relacionados con el manejo adecuado de residuos, el cuidado del espacio público y de los cuerpos de agua y los deberes de los usuarios del servicio público de aseo.

Mediante actividades con la comunidad, las instituciones del Distrito han hecho partícipes a los ciudadanos para que contribuyan a sensibilizar a los vecinos para que eviten arrojar basuras a las calles, a los canales y a las quebradas de la ciudad.

También se han desarrollado talleres pedagógicos con empresarios e industriales sobre manejo de grasas y residuos.

Toda esta experiencia es un buen punto de partida para trabajar con las Juntas Administradoras Locales (JAL), las asociaciones de vecinos, organizaciones comunitarias, gremios empresariales y asociaciones sectoriales de comerciantes en el propósito de ejecutar el Plan de Intervención de los Canales de Bogotá y sus Entornos para convertir esos espacios en una red ambiental, funcional, arborizada y segura.

Este Plan de Intervención puede ser incorporado al programa de Gestión Ambiental Empresarial que maneja la Secretaría Distrital de Ambiente y el cual brinda acompañamiento a organizaciones de Bogotá públicas o privadas, de cualquier tamaño o actividad económica, para que de manera

voluntaria desarrollen actividades de carácter preventivo para mejorar su desempeño ambiental, yendo más allá del cumplimiento normativo.

El Plan de Intervención de los Canales de Bogotá y sus Entornos debería ser un punto de encuentro entre las autoridades distritales, la ciudadanía y la iniciativa privada en torno al propósito de recuperar ambientalmente esos espacios y mantenerlos en óptimas condiciones para el disfrute de los habitantes de la ciudad.

El objetivo es que las empresas privadas adopten un canal mediante un trabajo conjunto con el Distrito, que podría ser en el marco del programa de Gestión Ambiental Empresarial, con las JAL y las asociaciones de vecinos.

La intervención de esos espacios consistirá en la descontaminación de las aguas que tienen vertimientos de agua residual doméstica y vertimientos de gran magnitud; la rehabilitación de los muros de protección del canal que están dañados; el reverdecimiento del espacio mediante la siembra de árboles y plantas; la mitigación de amenazas por lluvias torrenciales; la iluminación de los tramos que no cuenten con alumbrado y la colocación de cámaras de vigilancia en los sectores de mayor incidencia de robos.

El primer paso será convocar desde la Administración Distrital a la comunidad y al sector privado de los diferentes barrios de la ciudad a reuniones de trabajo para la identificación de los canales a intervenir. Posteriormente se realizaría un diagnóstico de los problemas encontrados en cada uno de ellos y un plan de acción para su rehabilitación.

La Administración Distrital utilizaría para el financiamiento de esta iniciativa el presupuesto contemplado para ejecutar la estrategia contemplada en el Artículo 22 del PDD 2020-2024.

Este esfuerzo contaría además con aportes del sector privado y con trabajo de los ciudadanos.

Con la participación de la comunidad, la Administración Distrital y el sector privado se podrían realizar jornadas de siembra de árboles, limpieza y embellecimiento de las áreas de los canales

Adicionalmente, existe una clara articulación entre este Proyecto de Acuerdo y el objetivo estratégico del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 de crear *'un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI'*, de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) adoptados en 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entre los cuales figuran dos relacionados con esta iniciativa:

Objetivo 6. Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.

Cada vez más países están experimentando estrés hídrico, y el aumento de las sequías y la desertificación ya está empeorando estas tendencias. Se estima que al menos una de cada cuatro personas se verá afectada por escasez recurrente de agua para 2050.

Con el fin de garantizar el acceso universal al agua potable segura y asequible para todos en 2030, es necesario realizar inversiones adecuadas en infraestructura, proporcionar instalaciones sanitarias y fomentar prácticas de higiene.

La pandemia de la COVID-19 ha puesto de manifiesto la importancia vital del saneamiento, la higiene y un acceso adecuado a agua limpia para prevenir y contener las enfermedades.

La disponibilidad y el acceso a los servicios de agua, saneamiento e higiene es fundamental para luchar contra el virus y preservar la salud y el bienestar de millones de personas. La COVID-19 no desaparecerá sin acceso a agua salubre para las personas que viven en situaciones de vulnerabilidad, de acuerdo con los expertos de Naciones Unidas.

Objetivo 11. Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

(Una meta del Objetivo 11 es:) De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad (También,) crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva.

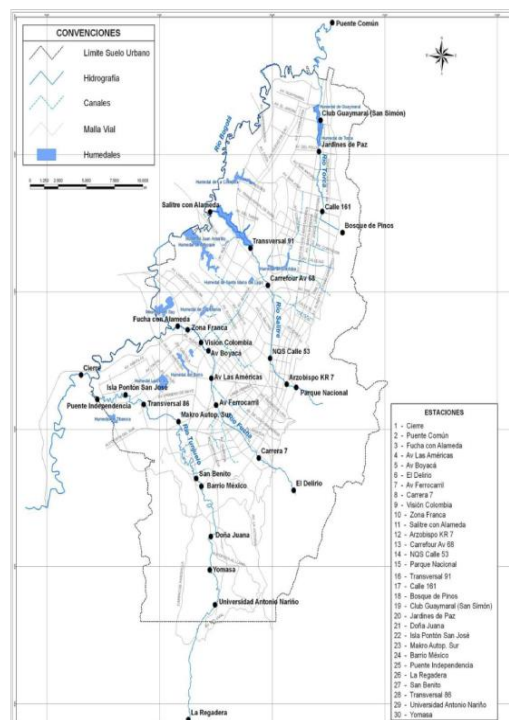


Imagen 1 Mapa de la red hídrica de Bogotá

Calidad del recurso hídrico urbano en Bogotá

La ciudad de Bogotá cuenta con una red hídrica extensa y compleja que alcanza a permear toda la estructura del perímetro urbano de la ciudad, como se puede observar en la Imagen 1. En esta gran red hídrica se destacan cuatro ríos --Fucha, Torca, Salitre y Tunjuelito-- desde los que se desprenden varios de los canales urbanos que atraviesan la ciudad.

Las dinámicas urbanas agresivas con el entorno natural y la falta de control, apropiación y cuidado de nuestros recursos han afectado de manera importante esta red hídrica en varios tramos.

La Secretaría Distrital de Ambiente adoptó en 2007 el Índice de Calidad del Agua (WQI, por sus siglas en inglés) como herramienta para dar seguimiento y verificar la calidad de las corrientes hídricas de la ciudad. Para la recolección de datos se instaló un sistema de monitoreo de calidad del agua que consta de 28 estaciones ubicadas desde la parte más alta de los ríos hasta su desembocadura en el río Bogotá.

Los reportes que se generan de cada una de las estaciones de monitoreo por río se dividen en tramos. El río Torca consta de 2 tramos, el río Fucha de 4, el río Tunjuelito de 4 y el río Salitre de 4, según se muestra en la Tabla 1:

Años	Río Torca		Río Fucha				Río Tunjuelo				Río Salitre				
	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	
2008	64	71	100	34	45	27	80	27	31	23	50	31	31	59	
2009	71	63	88	35	58	42	82	34	35	35	88	46	47	36	
2010	82	65	88	31	46	35	82	33	34	41	88	45	37	38	
2011	94	71	94	37	56	42	81	69	51	44	88	49	50	48	
2012	100	47	88	31	57	37	80	60	38	38	94	44	38	39	
2013	100	53	88	41	51	35	88	81	39	43	94	46	43	38	
2014	100	70	100	41	62	42	88	67	52	45	100	88	45	48	
2015	94	75	94	29	44	32	69	40	33	40	83	88	45	37	
2016	88	82	82	36	59	44	80	80	47	44	100	100	47	37	
2017	100	88	88	48	76	43	81	69	59	53	87	94	53	52	
2018	100	70	82	27	68	38	82	71	43	39	94	82	45	41	
2019	100	94	94	56	82	44	85	51	42	45	88	94	45	45	
	Pobre	0	44	Marginal	45	64	Aceptable	65	79	Bueno	80	94	Excelente	95	100

Tabla 1 Calidad del recurso hídrico en Bogotá 2008-2019
Elaboración propia a partir de datos de la SDA

En la Tabla 1 se puede apreciar que los ríos urbanos de Bogotá no se contaminan directamente desde su nacimiento, donde la calidad del agua va de buena a excelente.

Las afectaciones en la calidad comienzan a apreciarse cuando los cuerpos de agua cruzan la estructura urbana y son contaminados con desechos de los hogares que utilizan los ríos como depósitos de los desperdicios. Además, el río Tunjuelo es el receptor de desperdicios, incluso químicos, de las industrias que se ubican en las zonas suroccidentales de la ciudad.



Imagen 2 Mapa de calidad del recurso hídrico en Bogotá tomado de la SDA

En la Imagen 2 se puede apreciar la situación especialmente crítica que registran tramos importantes de los ríos Fucha, Salitre y Tunjuelito. En el periodo 2008-2019 estos ríos presentan en largos tramos índices de calidad del agua preocupantes (pobre o marginal). Las políticas públicas adoptadas por el Distrito para detener y revertir la contaminación del recurso hídrico no han producido resultados significativos, con excepción del río Salitre que desde 2014 presenta una clara recuperación en el tramo número 2, que pasó de un estado marginal a bueno. No obstante, sus otros dos tramos no han tenido una variación notable y siguen en estado marginal o pobre.

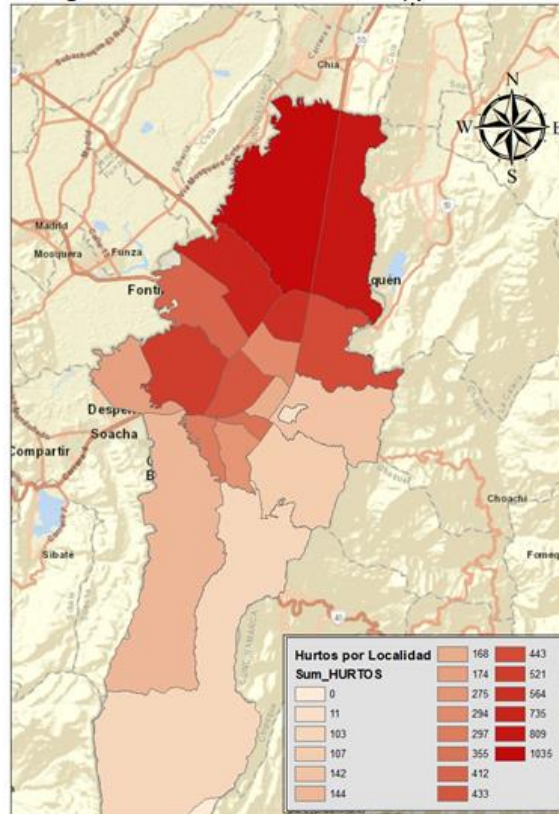
Inseguridad en los canales de Bogotá

Las áreas de los canales que cruzan Bogotá están deterioradas y en malas condiciones por abandono de la ciudadanía y la Administración Distrital. Esto ha facilitado que se conviertan en nichos de insalubridad y de inseguridad pública. Los canales en abandono, con alta delincuencia y contaminados, desvalorizan el sector y no generan un sentido de pertenencia y apropiación por parte de los ciudadanos.

Es por eso que la rehabilitación de estos espacios públicos, según los propone este Proyecto de Acuerdo, contribuiría a convertirlos en áreas más seguras y propicias para el esparcimiento de los ciudadanos.

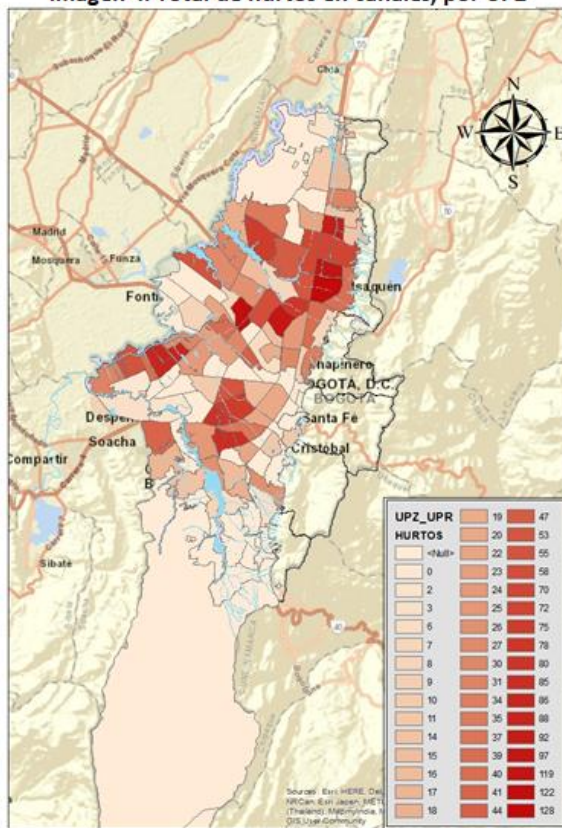
En la Imagen 3 y la Imagen 4 se aprecia la incidencia de los hurtos a personas en las proximidades de los canales.

Imagen 3. Total de hurtos en canales, por localidad



Según cifras de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, durante 2019 se registraron 2.747 robos en las proximidades de los canales, más de siete cada día en promedio. Las localidades más afectadas son Suba, con 1.035 hurtos; Usaquén, con 809; Engativá, con 735; Barrios Unidos, con 564; Kennedy, con 521, y Chapinero, con 443.

Imagen 4. Total de hurtos en canales, por UPZ



Al revisar los datos de robos en las proximidades de los canales de una manera más focalizada, de acuerdo con su incidencia en las diferentes Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), se advierte que este fenómeno se presenta en varios sectores de la ciudad (Tabla 2).

LOCALIDADES	UPZ	NOMBRE	TOTAL HURTOS
USAQUEN	UPZ16	SANTA BARBARA	128
ENGATIVA	UPZ31	SANTA CECILIA	122
USAQUEN	UPZ15	COUNTRY CLUB	119
BARRIOS UNIDOS	UPZ22	DOCE DE OCTUBRE	97
USAQUEN	UPZ12	TOBERIN	92
KENNEDY	UPZ79	CALANDAIMA	88
KENNEDY	UPZ82	PATIO BONITO	86
RAFAEL URIBE URIBE	UPZ39	QUIROGA	85

Tabla 2. UPZ con mayores casos de hurtos en proximidades de canales

Referentes nacionales

En Bogotá y a nivel nacional existen casos emblemáticos de recuperación ambiental y urbanística de espacios que pueden servir como referentes para este Proyecto de Acuerdo. Algunos de ellos son los siguientes:

Redes de parques lineales (Bio Plan Manizales)

Bio Manizales es una red ecológica y ambiental que conecta la ciudad, a través de corredores ecológicos, con sus áreas de reserva natural. En la implementación de este proyecto, que incluye el desarrollo de entornos verdes en la zona urbana, ha estado involucrada la comunidad, lo que fortalece su sentido de identidad y pertenencia.

El Bio Plan en Acción 2000–2003 establece que, dadas las condiciones de vulnerabilidad y pobreza urbana y rural que viven hoy las ciudades colombianas, el BIOPLAN, como proyecto permanente y concertado de Gestión Compartida, elabora una serie de proyectos a partir de las restricciones y las potencialidades económicas, sociales y ambientales del municipio de Manizales. Algunos de sus objetivos son:

- Ambiente Sano frente a Contaminación Ambiental: El deterioro permanente de la infraestructura urbana de las áreas marginales requiere que se mejoren las redes de servicios públicos, los sistemas de transporte y se promuevan los sistemas de manejo integral de residuos y el reciclaje.
- Entorno Seguro frente a Riesgos Naturales: Mejorar la calidad de vida de los más pobres adecuando su vivienda, el espacio público y las áreas recreativas, el uso de tecnologías de construcción apropiadas a las condiciones topográficas del terreno, y optimizar el diseño urbano para el bienestar y el disfrute ciudadano.
- Revitalización Ambiental de Zonas Centrales Marginales frente a Renovación Urbana y Relocalización: La recuperación de áreas degradadas y la conservación del patrimonio urbano y arquitectónico teniendo en cuenta el reciclaje de edificaciones, la adecuación del espacio público y los equipamientos urbanos, sin desplazamiento de la población, para mantener el sentido de identidad y pertenencia de los habitantes sobre su entorno.
- La Interacción Territorial frente a Segregación Socio espacial: Disminuir la inequidad en las inversiones sobre las Comunas en beneficio de los más pobres e incorporar acciones prioritarias para la gestión ambiental, Integrando esfuerzos Institucionales para valorar el potencial ambiental de sus distintas unidades territoriales.
- Información para Todos frente a Información Sectorial: La gestión compartida es necesaria en la definición de agendas, programas y proyectos. El control social sólo es posible a partir de la educación, la información y el conocimiento sobre la realidad por parte de todos los ciudadanos. La participación ciudadana, Institucional, de los Grupos de Estudios Ambientales Urbanos, de los Comités Ambientales Comunales y Municipales y de las ONG, se concreta en los Observatorios localizados en las comunas y barrios.
- Planificación Participativa frente a Planificación Tecnocrática: El Bio Manizales articula en la construcción de la propuesta a los líderes de la ciudad, a los comuneros y a los representantes institucionales. Esta fase de socialización y sensibilización sobre la propuesta garantizará en primer término la efectividad de las acciones y el compromiso de los pobladores. Participación democrática,

evaluación inherente a su propuesta de planificación del Desarrollo Sostenible, con la participación del Consejo Territorial de Planeación, el Concejo Municipal, las Organizaciones Comunes, las ONG y los Grupos de Estudios Ambientales Urbanos, la participación comunitaria entendida como la activa participación de los diferentes actores sociales (pobladores, empresarios, organizaciones no gubernamentales e instituciones públicas) con el gobierno local.

Los Ecoparques Urbanos y los Bosques Productores Protectores. En Colombia, la Ley 388 de 1997 exige a los municipios integrar la dimensión ambiental en sus Planes de Desarrollo Territorial. Igualmente, velar por el manejo adecuado y la conservación de áreas de interés ambiental que estén dentro del territorio municipal o que se compartan con otros municipios. Las Áreas de Interés Ambiental del Municipio de Manizales hacen parte de uno de los mayores potenciales para el desarrollo sostenible de su área urbana y rural: Ecoparques urbanos, microcuencas rurales, áreas verdes protectoras y pequeños relictos de selva húmeda tropical, conforman una red de "ecosistemas estratégicos" de gran importancia para la conservación de la biodiversidad en la Subregión Oeste del "macizo Cumanday". Por su localización equilibrada en diferentes zonas de vida y por su singularidad paisajística, las áreas de Interés ambiental hacen parte integral de la estructura verde productora-protectora del municipio de Manizales.

En Manizales, la gestión integral y la conservación de estas áreas se ha visto afectada por la ocurrencia de diversos conflictos derivados en su mayoría de: la incompatibilidad de los usos del suelo, la fragilidad ambiental de su ecosistema, la presión urbanística y agropecuaria y la falta de continuidad de programas de educación ambiental. Su mejoramiento y regeneración dependen en gran medida de la definición de usos del suelo apropiados a sus características bióticas y a su vulnerabilidad natural o antrópica. Igualmente, es necesario generar alternativas de desarrollo que permitan a los promotores públicos y privados realizar programas y proyectos para su conservación activa. Por ello, los Planes de Manejo Ambiental se constituyen en la principal herramienta para orientar el manejo adecuado de las Áreas de Interés Ambiental. Las Áreas de Interés Ambiental del Municipio de Manizales se integraron al Plan de Desarrollo Municipal desde 1989, y en tan sólo una década su área se incrementó en un 55.81%, equivalente a 6.398,53 hectáreas. Si bien, Manizales cuenta hoy con este importante potencial ambiental, existen dificultades para su manejo integral. Por ello, es necesario promover alternativas económicas y sociales para la gestión de su Desarrollo Sostenible.

En este caso, la ciudad de Manizales nos ha mostrado la enorme posibilidad que tiene Bogotá para replicar un modelo de integración e identidad de ciudad; interviniendo antiguas zonas verdes propias de la geografía y morfología del territorio, las cuales fueron adaptadas en parques lineales, generando redes ecosistémicas y de espacio público para el beneficio de los ciudadanos.

Eje Capital de Progreso - Barranquilla

El Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2016-2019 de Barranquilla, Capítulo II "Eje Capital de Progreso", define ese proyecto como una posibilidad de generar una visión e identidad de la ciudad a través de la priorización de sus recursos naturales para integrarlos a una red ecológica, ambiental, turística y productiva. Este se convirtió en un factor de progreso que apuntó a rescatar y fortalecer los componentes ambientales con una estética y funcionalidad urbanística. Una de sus partes central fue la incorporación de la comunidad para generar un proceso de identidad y pertenencia por su ciudad.

Este es el articulado que explica esta estrategia:

Artículo 45. POLÍTICA VOLVER AL RÍO. Esta política consolida el modelo de ordenamiento territorial sobre la ribera occidental del Río Magdalena, sus canales y el distrito central, generando más zonas verdes y espacios públicos escénicos entorno al río que contribuyen con el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, así como el adecuado aprovechamiento del mismo para impulsar la competitividad de la ciudad en términos logísticos y portuarios, a partir de la ejecución y formulación de los diferentes instrumentos de planificación y gestión del suelo establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 46. PROGRAMA CIUDAD FRENTE AL RÍO. El programa busca que Barranquilla se acerque al río, que se abra hacia él de manera generosa, para brindar a los barranquilleros el disfrute del paisaje y a la vez conceder y fomentar una imagen de urbe ribereña, así como su condición de hito urbano e importancia de un elemento escénico con riqueza de espacio público, zonas verdes amables con el medio ambiente y actividades comerciales y de servicios articulados con la ciudad.

Artículo 47. PROGRAMA RECUPEREMOS EL RÍO. El programa propende por la revitalización ambiental, paisajística y funcional de este eje hídrico y sus afluentes, incrementando la calidad ambiental y navegabilidad en dichos cuerpos de agua, lo cual con brinda un escenario clave para su reencuentro con la ciudad.

La estrategia “Eje Capital de Progreso” de Barranquilla refleja muy bien algunos de los propósitos de este Proyecto de Acuerdo, como la recuperación ambiental de los canales como parte de la política de “volver al río”; la participación de la comunidad con el proyecto con el objetivo de desarrollar un sentido de identidad y de apropiación del espacio público; la “revitalización ambiental, paisajística y funcional” de las arterias hídricas que cruzan la ciudad, y la multiplicación de zonas verdes en el área urbana.

Plan Quebradas del Área Metropolitana del Valle de Aburrá

El Plan Quebradas (quebradas se les llama en Antioquia a los canales urbanos) del Área Metropolitana del Valle de Aburrá es un instrumento de planificación y gestión del recurso hídrico que busca la recuperación integral de 19 microcuencas priorizadas en los diez municipios del territorio metropolitano de Medellín y que hacen parte de la cuenca hidrográfica del río Aburrá-Medellín, compuesta por más de 100 quebradas.

La estrategia es producto del trabajo articulado entre las entidades que pertenecen al convenio Nuestro Río: Gobernación de Antioquia, Corantioquia, Cornare, Empresas Públicas de Medellín, Metro de Medellín, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y las diez administraciones de los municipios que lo conforman (Bello, Barbosa, Girardota, Copacabana, Medellín, Caldas, Itagüí, Envigado, Sabaneta y La Estrella).

Así, el Plan Quebradas se enmarca en el concepto “educarnos para sanear y mantener las quebradas en buenas condiciones, habitadas por fauna silvestre y controladas para que no se obstruyan y representen riesgos de desbordamientos y desastres”.

Siguiendo esta ruta, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá con el apoyo de todos los demás actores, decidió a mediados del 2016, intervenir las primeras 19 quebradas priorizadas, elegidas con la ayuda de los alcaldes de cada uno de los municipios. Esta operación ha trazado ciertos objetivos

a corto plazo que incluyen la verificación de estudios y monitoreos previos; la identificación de los actores directamente relacionados e involucrados con la microcuenca; la identificación de las necesidades actuales de la cuenca en relación con vertimientos, suministro de agua y riesgo a la comunidad; la realización de acciones necesarias para la mitigación, conservación y protección de las microcuencas; y por último, la suscripción de acuerdos y convenios con los actores de las quebradas priorizadas, para articular acciones, aunar esfuerzos, recursos y voluntades que posibiliten dicha ejecución.

De esta forma, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá ha trabajado de la mano de los municipios, en diferentes actividades de cultura ambiental que incluyen jornadas de sensibilización, recorridos con la comunidad por algunos tramos de las microcuencas y agendas de educación ambiental construidas con la comunidad. Además, se han realizado tomas municipales enfocadas en la divulgación de avances en esta primera etapa del proyecto, con 940 ciudadanos movilizados que incluyen líderes sociales ambientales, miembros de las administraciones municipales, comunidad educativa, grupos juveniles y comunidad en general.

El río Aburrá-Medellín es el eje articulador de 10 territorios y su restauración ecológica y la de sus quebradas afluentes es una gran misión que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá decidió asumir en favor del desarrollo sostenible ambiental, económico y social de la región.

Es por eso que la primera etapa consistió en hacer un diagnóstico del estado de cada una de las 19 quebradas priorizadas dentro del plan estratégico.

Políticas que funcionan

Estos proyectos de rehabilitación ecológica y urbanística desarrollados en diferentes ciudades de Colombia demuestran que es viable desarrollar políticas de gran impacto ambiental con el apoyo de la ciudadanía y del sector privado. Además, contienen estrategias aplicables al Plan de Intervención de los Canales de Bogotá y sus Entornos.

V. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

Decreto 1421 de 1993. Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

(...)

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

(...)

10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadanas.

(...)

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.

VI. ALCANCE

Las Secretarías Distritales de Ambiente, Secretaría de Hábitat, Secretaría de Planeación, Jardín Botánico, así como la Empresa de Acueducto, serán las autoridades responsables de poner en marcha y velar por el cumplimiento del presente Acuerdo y de realizar su respectiva difusión a través de la integración de las plataformas SINU–POT, el Observatorio Ambiental de Bogotá, el Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano y los canales y plataformas que corresponda.

VI. IMPACTOFISCAL

El presente proyectonotieneimpactofiscal adicional para Bogotá pues los recursos que exige están contemplados en el presupuesto de ejecución del Artículo 22, Parágrafo 2, del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024, específicamente en dos de sus componentes:

- 1).- “Adecuación y renaturalización” de las quebradas y canales de Bogotá.
- 2).- “Reverdecer, recuperar e iluminar el espacio público aledaños los canales en zona urbana, así como generar apropiación por parte de las comunidades para su conservación”.

Cordialmente,

MARISOL GÓMEZ GIRALDO
Concejal de Bogotá, D.C.
Movimiento Bogotá para la Gente
Autora del Proyecto de Acuerdo

CARLOS FERNANDO GALÁN
Concejal de Bogotá D.C.
Movimiento Bogotá para la Gente
Coautor del Proyecto de Acuerdo

JUAN JAVIER BAENA
Concejal de Bogotá D.C.
Movimiento Bogotá para la Gente
Coautor del Proyecto de Acuerdo

PROYECTO DE ACUERDO No. 051 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA QUE EL DISTRITO COORDINE, JUNTO CON LA CIUDADANÍA Y LA INICIATIVA PRIVADA, LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE INTERVENCIÓN DE LOS CANALES DE BOGOTÁ Y SUS ENTORNOS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, y en especial de las que se le confieren en los numerales 1, 7 y 25 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, a través de sus entidades competentes, y con la participación de representantes de la comunidad y el sector privado, identificará los canales de la red hídrica de Bogotá que serán intervenidos con el fin de convertirlos en ejes ambientales. En cada uno de ellos realizará un diagnóstico de sus problemas y un plan de rehabilitación ambiental, urbanística y funcional.

Parágrafo 1. A partir de la identificación y priorización de los canales que serán intervenidos, el Distrito implementará medidas de revitalización urbanística de los espacios y garantizará que se cumplan los objetivos ambientales, funcionales y de seguridad en los canales y sus áreas aledañas.

Parágrafo 2. Los planes deberán incluir medidas pedagógicas entre la comunidad destinadas a disminuir el arrojamiento de basuras, residuos sólidos y otros contaminantes a los canales.

Parágrafo 3. La administración deberá comunicar a la ciudadanía, a través de los distintos medios de divulgación y plataformas que considere pertinentes, cuáles serán los canales sujetos al plan de intervención y de qué manera se podrán vincular los ciudadanos a esos proyectos.

ARTÍCULO 2. La Administración Distrital, a través de las entidades competentes, deberá establecer los mecanismos de coordinación, convocatoria y selección de actores de la comunidad y del sector privado que estén interesados en participar en el proyecto de transformación de los canales de Bogotá en ejes ambientales.

Parágrafo 1. Las empresas privadas y los particulares podrán contribuir a la financiación de ese proyecto mediante un acuerdo con la Administración Distrital en el que se establezcan los términos y condiciones de sus aportes económicos a esa iniciativa. El Distrito promoverá este tipo de contribuciones.

Parágrafo 2. Las empresas privadas y los particulares seleccionados por el Distrito para cofinanciar y apoyar los proyectos se ajustarán a los diseños elaborados por la Administración Distrital. Este proceso de desarrollo se articulará con la comunidad, para lo cual se promoverá su participación.

ARTÍCULO 3. Una vez se inicie la intervención de los canales, se deberán generar reportes sobre el impacto y los avances de la iniciativa y de sus componentes ambientales, urbanísticos, funcionales, sociales y en materia de seguridad.

Parágrafo 1. El Distrito se encargará de vigilar y supervisar los avances e impactos en la comunidad en la implementación del proyecto.

ARTÍCULO 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS TENDIENTES A PREVENIR Y COMBATIR LOS PROBLEMAS DE SALUD PÚBLICA ASOCIADOS A LA ALIMENTACIÓN NO SALUDABLE EN LAS TIENDAS ESCOLARES OFICIALES DEL DISTRITO CAPITAL”

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. OBJETO

El presente proyecto de acuerdo tiene como propósito establecer pautas, lineamientos y estrategias tendientes a prevenir problemas de salud pública asociadas a la obesidad, la desnutrición y, en general, la alimentación no saludable en los niños y adolescentes, para lo cual es necesario adoptar una política pública de tiendas escolares saludables; con el fin de materializar los derechos fundamentales de la niñez, a la salud, la debida alimentación y la educación.

Para el efecto, se propone adecuar la política distrital a los lineamientos nacionales de tiendas escolares saludables, fijado por el Ministerio de Salud en el “Documento técnico de soporte para la reglamentación de tiendas escolares saludables”, actualizar la Resolución 2092 de 2015 expedida por la Secretaría Distrital de Educación, *“Por la cual se establecen directrices para el funcionamiento de las tiendas escolares en los Colegios Oficiales del Distrito Capital”* y, asegurar su continuidad, como una política del Distrito Capital, especialmente en lo relativo al “Plan de disminución progresivo de la oferta alimentos no saludables”.

1.2. SUSTENTO JURÍDICO

1.2.1. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá D.C. es competente para estudiar, tramitar y promulgar la presente iniciativa, conforme las atribuciones reconocidas en la Constitución Política y el Estatuto Orgánico de Bogotá D.C., a saber:

- ❖ Artículo 13 numeral 1 de la Constitución Política:

“ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

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

- ❖ Artículo 12 numeral 1 del Decreto Ley 1421 de 1993:

“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. [...]”.

1.2.2. INICIATIVA DEL PROYECTO

Según el Acuerdo 741 de 2019¹, artículo 66, los concejales pueden presentar proyectos de acuerdo individualmente a través de sus bancadas. Por consiguiente, el presente proyecto fue debidamente radicado ante la Corporación.

1.2.3. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

En el plano internacional, el proyecto de acuerdo tiene su fundamento en los siguientes instrumentos y recomendaciones:

- ❖ La Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948, la cual, en sus artículos 25 y 26, reconoce como derechos fundamentales de todas las personas a la alimentación y la educación.
- ❖ La Convención de sobre los Derechos del Niño de 1989 establece en su artículo 4 la obligación de los Estados de adoptar las medidas administrativas necesarias hasta el máximo de sus recursos para dar efectividad a los derechos sociales, económicos y culturales, de los cuales los niños son titulares.

¹ *“Por el cual se expide el reglamento interno del Concejo de Bogotá, Distrito Capital”.*

En este sentido, la citada convención, en su artículo 24, consagra el deber de los Estados de adoptar acciones tendientes a combatir la malnutrición infantil, con el objeto de asegurar a la niñez el disfrute más alto posible de salud física y mental.

- ❖ El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966, en su artículo 11, consagró el derecho de toda persona a gozar de un nivel de vida adecuado; lo que incluye una debida “alimentación”, vivienda y vestido.
- ❖ En la Observación general No. 15 de 2013, “*sobre el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud*”, expedido por el Comité de los Derechos del Niño, se recomendó garantizar la debida alimentación escolar, a efectos de “*garantizar a todos los alumnos acceso a una completa al día, algo que, además, puede elevar la atención de los niños en aras del aprendizaje y aumentar la matrícula escolar*”.
- ❖ La Organización Mundial de Salud, dentro de sus recomendaciones que deben tenerse en cuenta en las políticas públicas de alimentación de la niñez, ha señalado:
 - i. Reducir los impactos de los alimentos ricos en grasas saturadas, ácidos grasos de tipo trans, azúcares libres o sal.
 - ii. Reducir la exposición de alimentos ricos en grasas saturadas, ácidos grasos de tipo trans, azúcares libres o sal.
 - iii. Proteger los entornos escolares de la promoción de alimentos ricos en grasas saturadas, ácidos grasos de tipo trans, azúcares libres o sal.

Ahora bien, en el ámbito nacional, la Constitución Política, en su artículo 44, consagra expresamente como derecho fundamental de los niños la “alimentación equilibrada”; para lo cual, en su inciso segundo, establece el deber en cabeza de la familia, la sociedad y el “Estado” de asistir y proteger a los niños, a fin de garantizar su desarrollo armónico e integral, así como el ejercicio pleno de sus derechos.

El Código de la Infancia y la Adolescencia -Ley 1098 de 2006- prescribe lo siguiente:

- ❖ En el artículo 24, consagra el derecho a los alimentos en favor de los niños.
- ❖ En el artículo 29, consagra el derecho al desarrollo integral en la primera infancia.
- ❖ En el artículo 44, consagra las obligaciones complementarias en cabeza de las instituciones educativas, dentro de las cuales se destaca el deber de *“establecer la detección oportuna y el apoyo y la orientación en casos de malnutrición”*.

La Ley 115 de 1994, *“Por la cual se expide la ley general de educación”*, en su artículo 21 literal h, señala que uno de los objetivos de la educación básica en el ciclo primaria es la *“valoración de la higiene y la salud del propio cuerpo y la formación para la protección de la naturaleza y el ambiente”*, y; en el artículo 22 literal m, consagra como objetivo del ciclo secundaria, la *“valorización de la salud y de los hábitos relacionados con ella”*.

Por otra parte, la Ley 1355 de 2009, *“Por medio de la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta [...]”*, reconoce a la obesidad como una enfermedad crónica de salud pública, la cual se constituye como causa directa de enfermedades cardíacas, circulatorias, colesterol alto, estrés, depresión, hipertensión, diabetes, artritis, colón, entre otras.

Para el efecto, en el artículo 4 de la citada Ley 1355, se estableció como estrategia para promover una alimentación balanceada y saludable, el deber de los establecimientos educativos públicos y privados garantizar la disponibilidad de frutas y verduras; asimismo, en el artículo 11, especificó el deber estas instituciones de:

“[...] ofrecer una diversidad de alimentos que cubran las necesidades nutricionales de su comunidad, siguiendo, entre otras referencias, las guías alimentarias del Ministerio de la Protección Social y del ICBF, velando por la calidad de los alimentos que se ofrecen y de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de la Protección Social”

PARÁGRAFO. *Las instituciones educativas públicas y privadas deberán implementar estrategias tendientes a propiciar ambientes escolares que ofrezcan alimentación balanceada y saludable que permitan a los estudiantes tomar decisiones adecuadas en sus hábitos de vida donde se resalte la actividad física, recreación y el deporte, y se adviertan los riesgos del sedentarismo y*

las adicciones. Para el desarrollo de esta estrategia podrán contar con el apoyo de las empresas de alimentos.”

Con base en todo lo anterior, el Ministerio de Salud, expidió el “*Documento técnico de soporte para la reglamentación de tiendas escolares saludables*” de septiembre de 2019; instrumento en el cual estableció:

“[...] los requisitos y criterios técnicos referentes a la preparación, expendio o distribución de alimentos en las tiendas escolares con el fin de promover un entorno que fomente la alimentación saludable en las instituciones de educación preescolar, básica y media, como soporte técnico para iniciar y/o desarrollar y/o implementar el proceso de reglamentación.”²

A nivel distrital, la actual “Política pública de seguridad alimentaria y nutricional para Bogotá: Construyendo ciudadanía alimentaria 2019-2031” se encuentra consagrada en el Documento CONPES D.C. 09, el cual propone:

“[...] avanzar en la construcción de una ciudadanía alimentaria que haga de Bogotá una ciudad social y culturalmente incluyente con enfoque diferencial, de género, territorial y poblacional, que avance en el logro del derecho a la alimentación, reconociendo y trabajando en sus escalas de realización, desde la soberanía, la seguridad y autonomías alimentarias. A partir de una estructura de tres ejes generales se busca cumplir un propósito conjunto más allá del ejercicio intersectorial convencional, una acción conjunta de transformación de lo alimentario y nutricional desde la ciudadanía y para la ciudad.”³

Finalmente, la Secretaría Distrital de Educación expidió la Resolución No. 2092 de 2015, “*Por la cual se establecen directrices para el funcionamiento de la Tienda Escolar de los Colegios Oficiales del Distrito Capital*”, en la cual se fijaron pautas y criterios que los colegios oficiales, los contratistas y/o responsables de la tienda escolar debían acatar en la oferta de alimentos y bebidas, así como el régimen sancionatorio por su incumplimiento.

² Ministerio de Salud. Documento técnico de soporte para la reglamentación de tiendas escolares saludables. Bogotá, septiembre de 2019. Pág. 15.

³ Concejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. Documento CONPES D.C. 09. “Política pública de seguridad alimentaria y nutricional para Bogotá: Construyendo ciudadanía alimentaria 2019-2031”. Publicado en el Registro Distrital No. 6700 del 20 de diciembre de 2019.

1.3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

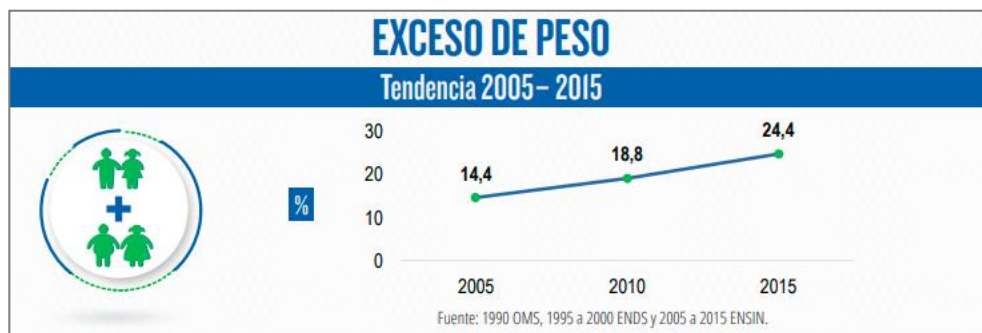
Las actuales tendencias demográficas, determinadas por la globalización y la urbanización masiva, han cambiado de manera acelerada los hábitos de vida y oferta de alimentos, especialmente en los grandes centros urbanos como Bogotá D.C.; presentándose dos problemáticas alimenticias relacionadas con un déficit y un exceso nutricional⁴.

El déficit se manifiesta principalmente en los niños menores de cinco años, quienes cerca del 10,8 % presentan retrasos en su talla.⁵ No obstante, frente a esta problemática se han venido realizando ingentes esfuerzos gubernamentales que han disminuido su impacto de manera sostenida y significativa, a través de programas como el PAE.

Sin embargo, el sobrepeso y la obesidad es una problemática que, a pesar de las distintas campañas del gobierno (nacional, regional y local), continua en aumento.

En efecto, según la última Encuesta Nacional de Situación Nutricional de 2015, la cual se viene realizando quinquenalmente desde 2005, demuestra que el exceso de peso es una problemática en crecimiento:

- ❖ Niños de 5 a 12 años:

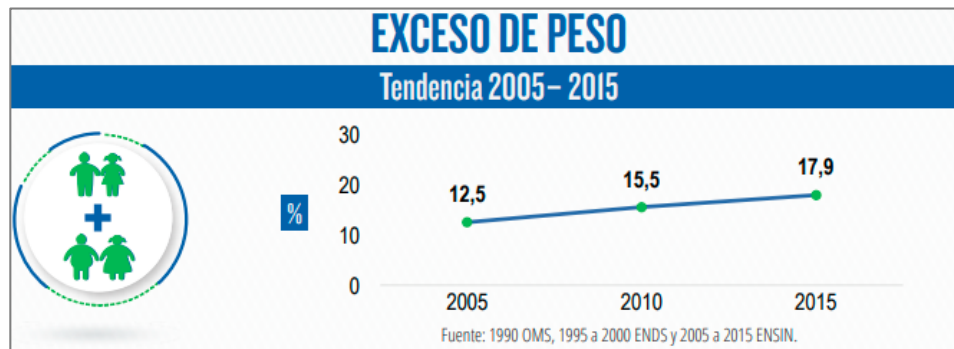


Fuente: Encuesta Nacional de la Situación Nutricional 2015.

- ❖ Adolescentes de 13 a 17 años:

⁴ Ministerio de Salud. Op. cit. Pág. 11.

⁵ Ibidem.



Fuente: Encuesta Nacional de la Situación Nutricional 2015.

Ahora bien, para los años de 2015 a 2019, la Secretaría Distrital de Salud ha venido realizando un tamizaje anual sobre la población estudiantil del Distrito Capital, cuya medición muestra los siguientes resultados:

Proporción de sobrepeso y obesidad según el indicador Índice de Masa Corporal para la edad en escolares 5 a 17 años

INDICADOR / AÑO	2015	2016	2017	2018	2019
% Sobrepeso	17,1	17,4	18,5	18,2	18,0
% Obesidad	9,8	10,2	11,0	11,4	5,9
Número de escolares de 5 a 17 años tamizados	106.986	108.817	83.236	97.363	105.898
Número de Instituciones educativas	99	95	90	100	95

Fuente: Sistema de Vigilancia Alimentaria y Nutricional – SISVAN Escolar. Subdirección de Vigilancia en Salud Pública. Secretaría Distrital de Salud. 2015-2019.

Como se puede observar, el exceso de peso en la población escolar desde el año 2015 ha venido experimentando un crecimiento sostenido, salvo una disminución presentada en el 2019; lo que demuestra la necesidad de seguir realizando esfuerzos para contrarrestar los efectos de esta problemática.

Por otra parte, en relación a las causas del exceso de peso en la población escolar, diversos estudios han demostrado que el escenario obesogénico al que se encuentran expuestos, es el factor más estimula la ganancia de peso; el cual se caracteriza por ser un contexto en el existen barreras para acceder a una dieta saludable por limitaciones socio-económicas, falta conocimientos en nutrición, descenso de la actividad física, amplia oferta de alimentos con alta

densidad de energía y pobre en nutrientes, exceso de mercadotecnia de productos alimenticios no saludables, entre otras.⁶

Por consiguiente, es imprescindible adoptar medidas administrativas idóneas para cambiar ese escenario obesogénico, por un ambiente escolar en el que se estimule la alimentación saludable y la práctica de actividades físicas.

1.4. ALCANCES DE LA INICIATIVA DEL PROYECTO Y CONSIDERACIONES DEL AUTOR

Expuesto lo anterior, debe mencionarse que si bien la Resolución No. 2092 de expedida por la Secretaría Distrital de Salud, "*Por la cual se establecen directrices para el funcionamiento de la Tienda Escolar de los Colegios Oficiales del Distrito Capital*", significó una gran apuesta en el propósito generar entornos escolares saludables, su aplicación no ha del todo exitosa; dada la falta de un efectivo seguimiento por parte de la misma secretaría.

Así las cosas, a fin de garantizar la consecución de los objetivos de alimentación saludable propuestos en la citada resolución y, que su cumplimiento no se limite a un periodo de gobierno en específico, resulta oportuno protocolizar dichos lineamientos en un acuerdo del Distrito Capital, y actualizarlo con el "Documento técnico de soporte para la reglamentación de tiendas escolares saludables" de 2019 expedido por el Ministerio de Salud.

Por lo demás, el presente proyecto de acuerdo también resulta oportuno para avanzar en algunos aspectos que no alcanzaron a ser suficientemente desarrollados en la Resolución No. 2092 de 2015; tales como: a) asegurar el buen ejemplo de los directivos, profesores y personal administrativo; b) garantizar una mayor participación estudiantil en la determinación de la oferta de la tienda escolar; c) fortalecer el régimen sancionatorio por su incumplimiento, y; d) robustecer los mecanismos de control y seguimiento por parte de la Secretaría Distrital de Educación y del Concejo de Bogotá D.C.

Finalmente, es preciso señalar que esta iniciativa se encuentra acorde con el actual 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"; concretamente, con la meta sectorial No. 87, a saber:

⁶ Ministerio de Salud. Ibidem. Pág. 12.

“100% de colegios públicos acompañados en el fomento de estilos de vida saludable, con énfasis en alimentación y nutrición saludable, movilidad sostenible y prevención de accidentes”.

1.5. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de acuerdo no tiene un impacto fiscal concreto, en la medida en que no ordena realizar nuevas inversiones por parte del Distrito Capital.

Expuesto lo anterior, pongo en consideración de la Corporación la presente iniciativa.

Respetuosamente,

JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR

PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO

CONCEJAL DE BOGOTÁ D.C.

2. TEXTO DEL PROYECTO DE ACUERDO

PROYECTO DE ACUERDO No. 052 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS DE ALIMENTACIÓN SALUDABLE EN LAS TIENDAS ESCOLARES OFICIALES DEL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, especialmente las conferidas en artículo 313 numeral 1 de la Constitución Política y, el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES

Artículo 1. Objeto: El presente acuerdo tiene como objeto establecer, de conformidad con la política pública nacional, pautas, lineamientos y estrategias que deberán seguir el Distrito Capital, los Colegios Oficiales del Distrito Capital y los contratistas o responsables de la oferta de alimentos en las “tiendas escolares”, así como el régimen sancionatorio en caso de incumplimiento.

Artículo 2. Ámbito de aplicación: El presente acuerdo aplica a los centros e instituciones educativas del Distrito capital.

Artículo 3. Definiciones: Para los propósitos del presente acuerdo y de la política pública que de este se desprenda, se adoptan las siguientes definiciones:

- a) **Alimento:** Todo producto natural o artificial, elaborado o no, que ingerido aporta al organismo humano los nutrientes y la energía necesaria para el desarrollo de los procesos biológicos. Se entienden incluidas en la presente definición las bebidas no alcohólicas y aquellas sustancias con que se sazonan algunos comestibles, y que se conocen con el nombre genérico de especias.
- b) **Alimento Mínimamente Procesado:** Alimentos naturales que se han sometido a un proceso de limpieza, remoción de partes no comestibles o indeseables, fraccionamiento, molienda, secado, fermentación, pasteurización, refrigeración, congelación y procesos similares sin añadir al alimento original sal, azúcar, aceites, grasas ni otras sustancias. Por ejemplo: fruta troceada, leche pasteurizada y ultra pasteurizada, jugos de fruta sin adición de azúcar, hierbas y especias en general.
- c) **Alimento Natural:** Alimentos que se obtienen directamente de plantas o animales y no sufren ninguna alteración después de extraerse de la naturaleza. Por ejemplo: frutas, verduras, hortalizas, carnes, leguminosas, huevos.
- d) **Alimento Perecedero:** El alimento que, debido a su composición, características fisicoquímicas y biológicas, pueda experimentar alteración de diversa naturaleza en un tiempo

determinado y que, por lo tanto, exige condiciones especiales de proceso, conservación, almacenamiento, transporte y expendio.

- e) **Alimento Procesado:** Son fabricados por la industria añadiendo sal, azúcar u otra sustancia de uso culinario a alimentos naturales con el fin de hacerlos durables y más agradables al paladar. Se incluyen las conservas de alimentos, quesos, panes, tostadas, enlatados (Brasil, 2015).
- f) **Azúcares Intrínsecos:** Son los que se encuentran presentes en las células de las paredes de las plantas principalmente en frutas (fructosa) o como la lactosa en la leche.
- g) **Azúcares Libres:** Los azúcares libres incluyen los monosacáridos y los disacáridos añadidos intencionalmente a los alimentos y las bebidas por el fabricante, el cocinero o el consumidor (sacarosa, jarabe de maíz alto en fructosa, jarabe de malta, miel y melaza) más los azúcares naturalmente presentes en la miel, los jarabes, los jugos de frutas y los concentrados de jugos de frutas.
- h) **Bebida Azucarada:** Cualquier bebida líquida con adición de azúcares, envasada o para ser utilizados en equipos dispensadores, y/o los productos comercializados que sean reconstituidos a partir de polvo, concentrados y/o, jarabes.

Se exceptúan de la presente definición: jugos o zumos de frutas definidos en la Resolución 3929 del 2013 del Ministerio de Salud y Protección Social, bebidas alcohólicas definidas en el Decreto Nacional 1686 del 2012, alimentos a base de granos como almendra, soya, arroz, quinoa; chocolate y sus sucedáneos para consumo directo de acuerdo a lo definido en la Resolución 1511 del 2011 del entonces Ministerio de Protección Social, derivados lácteos conforme se encuentran definidos en la Resolución 2310 de 1986 del entonces Ministerio de Salud, alimentos complementarios de la leche materna y formulas infantiles de acuerdo a lo establecido en el Decreto Nacional 1397 del 1992, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan. También se excluyen los medicamentos cuya fórmula cuente con la incorporación de azúcares adicionados, los productos líquidos o polvo para reconstituir cuyo propósito sea brindar terapia nutricional enteral para personas que no pueden digerir, absorber y/o metabolizar los nutrientes provenientes de la ingesta de alimentos y bebidas, terapia nutricional para personas con requerimientos nutricionales especiales por una condición médica y/o baja tolerancia a la vía oral y soluciones de electrolitos indicadas para consumo oral cuyo propósito y uso médico es la prevención de la deshidratación producto de una enfermedad.

- i) **Bebida Gaseosa o Carbonatada:** Bebida no alcohólica, no fermentada, elaborada por disolución de gas carbónico (CO₂) en agua tratada, lista para el consumo humano directo, con adición o no de edulcorantes naturales, artificiales o ambos, jugos de frutas, concentrados de frutas y aditivos permitidos por la legislación nacional vigente o en su defecto el *Codex Alimentarius*.
- j) **Bebida Energizante:** Bebida analcohólica, generalmente gasificadas, compuesta básicamente por cafeína e hidratos de carbono, azúcares diversos de distinta velocidad de absorción, más otros ingredientes, como aminoácidos, vitaminas, minerales, extractos vegetales, acompañados de aditivos acidulantes, conservantes, saborizantes y colorantes.

- k) **Bebida Hidratante y Energética para Deportista:** Aquellas destinadas fundamentalmente a calmar la sed y reemplazar el agua y los electrolitos perdidos durante el ejercicio físico para mantener el equilibrio metabólico y a suministrar fuentes de energía de fácil absorción y metabolismo rápido.
- l) **Chicle:** Producto a base de goma natural o sintética que contiene saborizantes, edulcorantes (nutritivos o no nutritivos), aromatizantes y otros aditivos. Comprende el chicle de globos y los productos de goma para refrescar el aliento.
- m) **Comercialización:** Es el proceso general de promoción de un producto, incluyendo la publicidad, relaciones públicas acerca del producto y servicios de información, así como la distribución y venta en los mercados nacionales e internacionales.
- n) **Comida Rápida:** Lugares que ofrecen menús limitados que se preparan rápidamente y donde los clientes ordenan, pagan y recogen la comida en un mostrador (OPS O., 2015).
- o) **Comunidad Educativa:** Es aquella conformada por estudiantes, educadores, padres de familia, egresados, directivos docentes y administradores escolares. Todos ellos, según su competencia, deben participar en el diseño, ejecución y evaluación del Proyecto Educativo Institucional y en la buena marcha del respectivo establecimiento educativo.
- p) **Dulces:** Comprende todos los tipos de productos que contienen principalmente azúcar y sus equivalentes dietéticos y pueden contener o no cacao. Incluye los caramelos duros, los caramelos blandos, los turrónes.
- q) **Embutido:** Se entiende por embutido el producto procesado crudo o cocido, ahumado o no. Introducido a presión en tripas aunque en el momento de expendio o consumo carezcan de la envoltura empleada, cuya materia prima principal es la carne de bovino, porcino y/o pollo.
- r) **Grasa Saturada o Ácidos Grasos Saturados:** Aquellos que no presentan dobles enlaces en su cadena hidrocarbonada.
- s) **Producto Comestible Ultraprocesado:** Son formulaciones industriales fabricadas íntegra o mayormente con sustancias extraídas de alimentos (aceites, grasas, azúcar, almidón, proteínas), derivadas de constituyentes de alimentos (grasas hidrogenadas, almidón modificado) o sintetizadas en laboratorios a partir de materias orgánicas como petróleo y carbón (colorantes, aromatizantes, resaltadores de sabor y diversos tipos de aditivos usados para dotar a los productos de propiedades sensoriales atractivas). Entre sus técnicas de fabricación se cuentan la extrusión, molienda y procesamiento previo mediante fritura o cocción. Por ejemplo: snacks, galletas, gaseosas, sopas deshidratadas, salsas comerciales, cereales para el desayuno, barras de cereales, embutidos.
- t) **Refresco de Fruta:** Es el producto elaborado a partir de jugo o pulpa de frutas concentrados o no, clarificado o no, o la mezcla de éstos, con un contenido mínimo de fruta del 8%, adicionado con agua y aditivos permitidos, sometidos a un tratamiento de conservación.
- u) **Salsas Procesadas:** se denominan los diversos preparados líquidos envasados, cremosos o pastosos hechos a base de vegetales, de condimentos naturales o elaborados, cereales,

aditivos permitidos, aromáticos y/o picantes, con o sin azúcar o sal y que tiene por finalidad aderezar, condimentar, los alimentos tales como las salsas de soya, negra, inglesa, al curry, mostaza, tomate, mayonesa, barbecue o similares.

- v) **Tienda Escolar Saludable:** Se denomina así al establecimiento o local, dentro de las instituciones educativas donde se preparan, expenden o distribuyen alimentos para el consumo de la comunidad educativa que promueven la alimentación saludable.
- w) **Veeduría Ciudadana:** el mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, ejercer vigilancia sobre la gestión pública, respecto a las autoridades, administrativas, políticas, judiciales, electorales, legislativas y órganos de control, así como de las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales de carácter nacional o internacional que operen en el país, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.
- x) **Tienda Escolar:** Espacio ubicado dentro de las instituciones educativas destinado al expendio de alimentos para el consumo de la comunidad educativa. La definición del “tienda escolar” también es aplicable a los conceptos de “kiosko”, “caseta”, “cafetería escolar” y similares.

CAPÍTULO II REGLAMENTACIÓN DE LA OFERTA ALIMENTARIA

Artículo 4. Función de las tiendas escolares: La función de las tiendas escolares es la provisión de alimentos y productos nutritivos, higiénicamente preparados y a precios accesibles a la comunidad escolar. La tienda escolar debe promover prácticas de alimentación saludable en la comunidad educativa, a través del cumplimiento de condiciones técnicas, de la articulación de estrategias pedagógicas y de procesos que fomenten la promoción de la salud de los estudiantes.

Artículo 5. Alimentos saludables y no saludables: La Secretaría Distrital de Salud en coordinación con la Secretaría Distrital de Educación, mediante resolución, deberán actualizar lista de los alimentos que se consideran saludables como no saludables que pueden ser ofertados en las Tiendas Escolares, tomando como referencia los criterios técnicos consagrados en el denominado “*Documento técnico de soporte para la reglamentación de tiendas escolares saludables*” de septiembre de 2019, expedido por el Ministerio Salud, y los documentos y/o reglamentaciones que las autoridades nacionales expidan con posterioridad.

Artículo 6. Oferta de alimentos: Los alimentos que se oferten en las tiendas escolares deben brindar una alimentación completa, equilibrada, inocua, variada y adecuada; para lo cual, es necesario que los responsables de Tienda Escolar acaten la lista de alimentos saludables fijada por el Distrito Capital.

Artículo 7. Día de la Buena Alimentación: Declárese en los colegios oficiales del Distrito Capital el día martes de todas las semanas como el Día de la Buena Alimentación; día en el cual las Tiendas Escolares únicamente ofrecerán alimentos saludables.

Artículo 8. Plan de disminución progresivo de la oferta de alimentos no saludables: La Secretaría Distrital de Salud, en coordinación con la Secretaría Distrital de Educación, deberá realizar anualmente una evaluación de cumplimiento por parte de colegios oficiales del “Plan de disminución de progresivo de la oferta de alimentos no saludables”, previsto originalmente en el artículo 5 numeral 4 de la Resolución No. 2092 del 19 de noviembre de 2015 expedida por esta secretaría; a saber:

Durante el año uno (2016), no debe haber oferta de alimentos no saludables dos (2) días por mes; en el año dos (2017), la disminución de la oferta será de cuatro (4) días por mes; en el año tres (2018), la disminución de la oferta será de seis (6) días por mes; en el año cuatro (2019), la disminución de la oferta deberá ser de ocho (8) días por mes; en el año quinto (2020), la disminución de la oferta debe ser de diez (10) días por mes, y así sucesivamente hasta conseguir eliminar la oferta de estos productos en las tiendas escolares durante todos los días del mes.

Los días al mes en que se debe realizar la mencionada disminución de oferta de alimentos no saludables, pueden ser organizados por las instituciones educativas de la siguiente manera:

- a) En el año uno (2016), los dos (2) primeros lunes de cada mes.
- b) En el año dos (2017), todos los lunes de cada mes.
- c) En el año tres (2018), todos los lunes y los dos (2) jueves de cada mes
- d) En el año cuatro (2019), todos los lunes y todos los jueves.
- e) En el año quinto (2020), serán todos los lunes, todos los jueves y los dos (2) primeros miércoles de cada mes.
- f) En el año sexto (2021), todos los lunes, todos los jueves y todos los miércoles de cada mes.
- g) En el año séptimo (2022), todos los lunes, todos los jueves, todos los miércoles y dos (2) viernes de cada mes.
- h) En el año octavo (2023), todos los lunes, todos los jueves, todos los miércoles y todos los viernes de cada mes; esto es, todos los días del mes, incluyendo los martes, día en que se institucionaliza el “Día de la Buena Alimentación”.

Parágrafo: Considerando que el “Plan de disminución de progresivo de la oferta de alimentos no saludables” se debió haber empezado a ejecutar desde el 2016, es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Educación, en coordinación con la Secretaría Distrital de Salud, determinar el estado actual de cumplimiento del mencionado Plan por partes de cada uno colegios oficiales, y; en caso atraso en su ejecución, deberá adoptar las medidas administrativas pertinentes, tendientes a lograr su efectivo cumplimiento.

Para el efecto, y de manera excepcional, la Secretaría de Educación podrá autorizar a las instituciones educativas involucradas reiniciar la ejecución del Plan incluso desde lo previsto para el año uno. Lo anterior, con el único propósito viabilizar el cumplimiento del Plan respetando el régimen de progresividad previsto para el mismo.

Artículo 9. Condiciones higiénico-sanitarias. Las tiendas escolares de los centros educativos e instituciones educativas oficiales del Distrito Capital deben cumplir las disposiciones referidas a las condiciones básicas de higiene en la fabricación de alimentos, equipos y utensilios, personal manipulador de alimentos, saneamiento, almacenamiento, distribución, registro sanitario, vigilancia sanitaria y demás disposiciones que tengan relación directa con la oferta de alimentos.

Parágrafo: Es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Educación y Secretaría Distrital de Salud, dentro del a orbita de sus competencias, velar por la difusión, promoción y efectivo cumplimiento en las Tiendas Escolares de las normas y reglamentaciones de que trata el presente artículo.

Artículo 10. Presentación de los alimentos: Todos los alimentos ofertados en las Tiendas Escolares deben ser presentados de manera agradable, garantizado condiciones de calidad e inocuidad.

Artículo 11. Publicidad y ubicación de los alimentos saludables: La publicidad y ubicación de los alimentos considerados “saludables”, deben ser exhibidos en los lugares de mayor y mejor visibilidad dentro de los mostradores, estantes, neveras, etc.; de tal modo que se estos los que se encuentren a primera vista y/o la mano de la comunidad educativa.

Artículo 12. Prohibiciones: En las Tiendas Escolares que prohibida la oferta y distribución de:

- a) Bebidas energizantes.
- b) Bebidas alcohólicas.
- c) Cigarrillos.
- d) Chicles.
- e) Cualquier producto o alimento que su etiquetado no sea recomendado para menores de edad.
- f) Alimentos no saludables conforme el estado de ejecución del Plan de dimisión progresivo de alimentos no saludables.

Parágrafo: Los profesores, directivos y demás personal de las instituciones educativas oficiales, en virtud de su compromiso de dar buen ejemplo a los estudiantes, les queda prohibido adquirir y/o consumir bebidas energizantes, alcohólicas, cigarrillos y alimentos no saludables dentro del entorno la comunidad educativa, especialmente, frente a los estudiantes.

CAPÍTULO III

PROMOCIÓN DE LA ALIMENTACIÓN SALUDABLE Y LA ACTIVIDAD FÍSICA

Artículo 13. Actividades de por parte de las Tiendas Escolares: Las tiendas escolares deberán participar y permitir la ejecución de las estrategias educativas sobre alimentación, nutrición y actividad física que desarrollen los centros educativos e instituciones educativas oficiales del Distrito Capital, en articulación con la Secretaría Distrital de Educación.

Artículo 14. Celebración del Día Mundial de la Actividad Física: Los colegios oficiales del Distrito Capital, en articulación con las tiendas escolares, realizarán actividades educativas relacionadas con el “Día Mundial de la Actividad Física”, celebrado el 6 de abril de cada año, o durante la semana correspondiente; celebración en la cual se promoverá la actividad física como una herramienta de promoción del auto-cuidado, tanto en lo físico y como en lo psicológico.

Artículo 15. Celebración del “Día de la Lucha contra la Obesidad y el Sobrepeso”: Los colegios oficiales del Distrito Capital, en articulación con las tiendas escolares, celebrarán el 24 de septiembre de cada año el “Día de la Lucha contra la Obesidad y el Sobrepeso”.

Asimismo, de conformidad con el artículo 20 de la Ley 1355 de 2009, durante la semana del mismo día, los colegios oficiales del Distrito Capital, en articulación con las tiendas escolares, llevarán a cabo la “Semana de Hábitos de Vida Saludable”, en la cual se realizarán actividades que promuevan la apropiación de hábitos de alimentación saludable.

Artículo 16. Celebración del “Día de la Alimentación”: Los colegios oficiales del Distrito Capital, en articulación con las tiendas escolares, celebrarán el 16 de octubre de cada año, y en su semana correspondiente, el “Día de la Alimentación”; en la cual desarrollarán actividades tendientes a generar conciencia en la comunidad académica sobre las problemáticas y retos alimentaciones que se presentan en la actualidad.

CAPÍTULO IV COMITÉ DE TIENDA ESCOLAR

Artículo 17. Comité de Tienda Escolar: La dirección o rectoría constituirá en cada jornada y sede de cada colegio oficial del Distrito, a más tardar, dentro de las dos (2) semanas siguientes al inicio del calendario escolar, el Comité de Tienda Escolar, cuyo objeto será el seguimiento y verificación de cumplimiento del presente acuerdo, así como de las demás normas y reglamentaciones aplicables a las actividades desarrolladas por la tienda escolar.

Artículo 18. Conformación del Comité de Tienda Escolar: El Comité de Tienda Escolar estará conformado por:

- a) El director o rector, quien lo presidirá.
- b) El docente orientador o en su ausencia, un representante de los docentes, quien ejercerá como secretario técnico.
- c) Dos madres o padres de familia, o acudientes, como representantes de los padres de familia.
- d) El personero estudiantil.
- e) Dos estudiantes que deberán estar cursando como mínimo décimo grado.

Parágrafo: El Comité de Tienda Escolar deberá tener paridad de género entre sus miembros.

Artículo 19. Sesiones del Comité de Tienda Escolar: El Comité de Tienda Escolar deberá reunirse con una frecuencia de dos veces por semestre y, eventualmente podrá reunirse de forma extraordinaria cuando así se requiera, por convocatoria de cualquiera de sus miembros.

El secretario técnico será encargado de llevar registro en acta de cada reunión, los temas tratado en ellas, acuerdos, informes y compromisos adquiridos.

Las sesiones del Comité se desarrollarán de la siguiente manera:

- a) Verificación del quórum.
- b) Aprobación del orden del día.
- c) Deliberación.
- d) Toma de decisiones o recomendaciones.
- e) Lectura sucinta de los temas tratados y las decisiones adoptadas.
- f) Elaboración del acta de la sesión por parte del secretario técnico.

Artículo 20. Quórum del Comité de Tienda Escolar: El Comité deliberará y decidirá con la asistencia de la mitad más uno de sus integrantes.

Las decisiones se adoptarán por mayoría simple, esto es, la mitad más uno de los asistentes; quienes en constancia de firmarán las actas que se suscriban en la respectiva sesión.

Artículo 21. Funciones del Comité de Tienda Escolar: El Comité de Tienda Escolar tendrá las siguientes funciones:

- a) Inspeccionar, vigilar y controlar semanalmente la disponibilidad y calidad de la oferta de alimentos por parte de la tienda escolar, de acuerdo con los lineamientos fijadas en el presente acuerdo, así como de las demás normas y reglamentaciones sanitarias.
- b) Realizar veeduría sobre los precios de los productos ofertados en el Tienda Escolar.
- c) Promover y adelantar acciones pedagógicas de iniciativa institucional o de la Dirección de Bienestar Estudiantil o cualquier otra dependencia con competencia para ello, en torno a la alimentación y hábitos saludables.
- d) Promover mecanismos de participación de los estudiantes en la selección o determinación de productos a ser ofertados en la tienda escolar, así como de las condiciones en que la tienda escolar desarrolla su actividad.
- e) Escuchadas las opiniones y expresiones de los estudiantes, generar los requerimientos necesarios al director o rector y al contratista o responsable de la tienda escolar, que conduzcan a mejorar la oferta saludable de alimentos y a mantener en condiciones adecuadas de higiene y salubridad en la tienda escolar.

- f) Presentar ante la Dirección de Bienestar Estudiantil de la Secretaría Distrital de Educación un informe anual, que deberá ser radicado durante la primera semana de diciembre de cada año; informe en el cual se dará cuenta y razón de las sesiones realizadas, cumplimiento de sus deberes, actividades realizadas, resultados obtenidos y recomendaciones.

Artículo 22. Responsabilidades de los miembros del Comité de Tienda Escolar: Los integrantes del comité deberán, como mínimo:

- a) Asistir de manera regular a las reuniones del comité, así como a las reuniones extraordinarios que sean convocadas.
- b) Suministrar la información necesaria para la consolidación de informes anuales de gestión y resultados del comité.
- c) Cumplir oportuna y eficazmente con las demás responsabilidades que el comité les asigne.

Artículo 23. Funciones del secretario técnico del Comité de Tienda Escolar: El secretario técnico del Comité de Tienda Escolar cumplirá las siguientes funciones:

- a) Convocar a los integrantes a las sesiones ordinarias o extraordinarias del comité.
- b) Coordinar con los demás integrantes del comité los temas a tratar y el suministro de la información sobre los mismos.
- c) Elaborar el orden del día y las actas de las sesiones del comité, las cuales numerará consecutivamente y deberán contener las recomendaciones, observaciones y compromisos resultantes de los análisis efectuados.
- d) Custodiar y archivar las actas y documentos integrales de las mismas.
- e) Consolidar la información correspondiente al seguimiento de actividades y recomendaciones del comité.
- f) Presentar los informes que sobre los asuntos del comité se le requieran.
- g) Hacer seguimiento a los compromisos adquiridos por los asistentes en las sesiones efectuadas.

Parágrafo: Las citaciones al comité se podrán realizar vía correo electrónico, el cual deberá incluir el orden del día y los documentos necesarios para el análisis previo de los integrantes.

CAPÍTULO V RÉGIMEN SANCIONATORIO

Artículo 24. Responsabilidad del rector, profesores y personal administrativo: La omisión injustificada de los deberes y prohibiciones previstos en el presente acuerdo, por parte del rector, profesores y demás personal administrativo, será causal de mala conducta, y será sancionada de

acuerdo con lo dispuesto en el Código General Disciplinario y demás normas que lo complementen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 25. Faltas de los contratistas y/o responsables de la tienda escolar: Los contratistas y/o responsables de la tienda escolar serán objeto de sanción cuando incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

- a) La inobservancia o incumplimiento de cualquiera de los deberes o prohibiciones establecidos en los capítulos II y III del presente acuerdo.
- b) No acatar las instrucciones y requerimientos impartidos por el Comité de Tienda Escolar la Dirección de Bienestar Estudiantil de la Secretaría Distrital de Educación.
- c) No asistir a las capacitaciones en alimentación coordinada por la Dirección de Bienestar Estudiantil de la Secretaría Distrital de Educación.
- d) Las contempladas en el contrato o autorización expedida para el funcionamiento de la tienda escolar.

Artículo 26. Sanciones: Cuando los contratistas y/o responsables de la tienda escolar incurran en cualquiera de las faltas descritas en el artículo precedente, previo agotamiento del debido proceso, serán objeto de las siguientes sanciones:

- a) Por la primera vez que se declare responsable de la realización de una falta, la sanción corresponderá al diez por ciento (10 %) del valor total del contrato o autorización. Si el contrato o autorización es gratuita o de cuantía indeterminada, la sanción será equivalente a un (1) salario mínimo mensual legal vigente.
- b) Por la segunda vez que se declare responsable de la realización de una falta, la sanción corresponderá al veinte por ciento (20 %) del valor total del contrato o autorización. Si el contrato o autorización es gratuita o de cuantía indeterminada, la sanción será equivalente a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
- c) Por la segunda vez que se declare responsable de la realización de una falta, la sanción corresponderá al veinte por ciento (20 %) del valor total del contrato o autorización. Si el contrato o autorización es gratuita o de cuantía indeterminada, la sanción será equivalente a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
- d) A partir de tercera vez en que se declare responsable de la realización de una falta, la sanción será de multas sucesivas equivalentes al treinta por ciento (30 %) del valor total del contrato o autorización, Si el contrato o autorización es gratuita o de cuantía indeterminada, la sanción será equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Artículo 27. Procedimiento sancionatorio: La imposición de sanciones en contra de los contratistas y/o responsables de la tienda escolar deberá estar precedida del agotamiento del siguiente procedimiento:

- a) **Citación a audiencia:** Evidenciado la comisión de una posible falta, el supervisor presentará ante el rector o el director de la institución educativa un informe en que se sustente el o los posibles incumplimientos en que haya incurrido el contratista y/o responsable de la tienda escolar, acompañado de los requerimientos formulados a este último, y demás pruebas existentes.

A continuación, el rector o director citará al contratista y/o responsable. En la citación, hará mención expresa y detallada de los hechos que la soportan, aportará el informe de supervisión o su equivalente en que se sustente el inicio de la actuación, enunciará las normas vulneradas y las sanciones que podrían derivarse en caso de declararse responsable.

Finalmente, en la citación se establecerá el lugar, fecha y hora para la realización de la audiencia, la que deberá tener lugar a la mayor brevedad posible.

- b) **Desarrollo de la audiencia:** En el desarrollo de la audiencia, el rector o director de la institución educativa presentará las circunstancias de hecho que motivan la actuación, enunciará las normas presuntamente desconocidas y, las consecuencias para el contratista y/o responsable de su inobservancia.

Acto seguido, se concederá el uso de la palabra al contratista y/o responsable y de su apoderado si lo hubiere, para que presenten sus descargos; en desarrollo de lo cual podrá rendir explicaciones, aportar pruebas y controvertir las presentadas en su contra.

- c) **Juzgamiento:** Hecho lo precedente, mediante resolución motivada en la que se consigne lo ocurrido en desarrollo de la audiencia y la cual se entenderá notificada en dicho acto público, el rector o director procederá a decidir sobre la imposición o no de la sanción. Contra la decisión así proferida sólo procede el recurso de reposición que se interpondrá, sustentará y decidirá en la misma audiencia. La decisión sobre el recurso se entenderá notificada en la misma audiencia.

Parágrafo 1: En cualquier momento del desarrollo de la audiencia, el rector y/o director, podrá suspender la audiencia cuando de oficio o a petición de parte, ello resulte en su criterio necesario para allegar o practicar pruebas que estime conducentes y pertinentes, o cuando por cualquier otra razón debidamente sustentada, ello resulte necesario para el correcto desarrollo de la actuación administrativa. En todo caso, al adoptar la decisión, se señalará fecha y hora para reanudar la audiencia.

Parágrafo 2: En no previsto en el presente artículo, se aplicará de manera supletiva el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en lo relativo al procedimiento administrativo sancionatorio.

Artículo 28. Integración al contrato y/o autorización de tienda escolar: El presente acuerdo deberá ser incluido en la convocatoria pública para la presentación de ofertas previa a la contratación o la autorización de funcionamiento de la tienda escolar. Asimismo, la minuta del contrato deberá contener una cláusula especial en la que se establezca la integración con los documentos de la convocatoria.

En todo caso, el presente acuerdo hará parte integral de las condiciones contractuales de la convocatoria de ofertas para la contratación de la tienda escolar, así como del contrato que en consecuencia se suscriba, o la autorización para el funcionamiento de la tienda escolar, sin importar que no se encuentre reproducida en la convocatoria y/o minuta respectiva.

Parágrafo: En los procesos de contratación que se encuentren en curso, los contratos ya suscritos y las autorizaciones de tienda escolar deberán modificarse, en el sentido de incluir el presente acuerdo.

Artículo 29. Rendición de informe: La Secretaría Distrital de Salud en coordinación con la Secretaría Distrital de Salud, dentro de la órbita de sus competencias, rendirán un informe anual ante el Concejo de Bogotá D.C. sobre las novedades y nivel de cumplimiento de lo dispuesto en el presente acuerdo, realizando especial énfasis en el estado de ejecución del denominado de Plan de Disminución Progresivo de Alimentos No Saludables.

Artículo 30. Sectores responsables: Considerando que los lineamientos y estrategias consagradas en el presente acuerdo tienen como objeto prevenir y combatir los efectos nocivos de problemas de salud pública como lo es la obesidad y la desnutrición, el principal responsable de su implementación será el Sector Salud, en coordinación con el Sector de Educación.

Artículo 31. Derogatorias: El presente acuerdo deroga todas aquellas normas distritales que le sean contrarias.

Artículo 32. Vigencia: El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 053 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

OBJETO

La presente iniciativa tiene como objeto dictar los lineamientos para incentivar, los empleos verdes de la ciudad de Bogotá, siguiendo los parámetros establecidos en el Plan de Distrital de Desarrollo y los dispuestos en el articulado de este proyecto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En septiembre del año 2008, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Sindical Internacional (CSI), con la intención de abordar las cuestiones apremiantes por las que pasaba el mundo, dieron paso al concepto de empleo verde como una esperanza de la humanidad para poder hacer frente a dos de los desafíos más determinantes del siglo XXI, i) un desafío social principalmente causado por la pobreza y el desempleo y ii) la degradación ambiental y su empeoramiento por el cambio climático. (PNUMA, 2008)

Un mes más tarde, vino la recesión económica con la crisis bursátil mundial, lo cual dejó presiones inflacionarias, déficits fiscales y millones de desempleados en el mundo, esto hizo que el tema de empleos verdes cobrara mayor relevancia en un escenario post-crisis.

En 2019 se estableció lo que hoy se conoce como el “Nuevo acuerdo verde global” o “Global Green New Deal”, el cual fue liderado por una comisión del PNUMA y en donde se evaluó si las respuestas que se iban a dar a la crisis estimularían realmente una economía sostenible post-recesión para el mediano y largo plazo, o si quizás era importante invertir en la construcción de esa sostenibilidad futura y de la misma manera estimular el crecimiento económico, el empleo y la lucha contra la pobreza (PNUMA, 2009).

Más tarde, 34 países firmarían una Declaración sobre Crecimiento Verde en la que manifestaron que fortalecerían sus capacidades para trabajar en estrategias de crecimiento verde, con las que pudieran responder a la crisis, reconociendo que el respeto y la protección del medio ambiente y el crecimiento económico pueden ir de la mano, de manera que a su vez puedan preservarse los recursos para las generaciones futuras (OCDE, 2011).

Era claro que hacer inversiones verdes y orientarse a una transición verde tendría un efecto muy positivo en el empleo en el largo plazo, sin embargo, sería cada vez más necesario vincular a los mercados laborales para que los trabajadores pudieran participar de una nueva economía verde, de allí que promover los empleos verdes se volviera prioridad.⁷

⁷ <https://www.ecointeligencia.com/>

La crisis económica y financiera no es la única crisis a la que se está enfrentando el mundo. La degradación del medio ambiente, la erradicación de la pobreza y el creciente desempleo también son algunas de las cuestiones que revisten carácter de urgencia desde hace mucho tiempo. La preocupación que suscita el medio ambiente y los debates emergentes sobre la economía verde hacen sumamente pertinente pasar revista a las condiciones de empleo y de trabajo y a las cuestiones laborales y relativas al trabajo decente en diferentes sectores de la economía.

Elaborar un plan de acción eficaz para impulsar la recuperación económica, afrontar la degradación del medio ambiente, y atender las diferentes necesidades sociales será fundamental para asegurar la sostenibilidad a largo plazo en el mundo. En el Informe sobre Economía Verde elaborado por el PNUMA en 2011 se explica cómo lograr este objetivo mediante la inversión en sectores verdes, limpios y sostenibles. El hecho de centrarse en cada uno de los sectores de la economía puede fomentar la creación de empresas sostenibles y crear oportunidades de trabajo decente para todos, en particular para aquéllos que más lo necesitan. A tal efecto, el Departamento de Actividades Sectoriales (SECTOR) proporciona conocimientos y análisis matizados, y asesoramiento en materia de política, en los diversos sectores que abarca, lo cual puede mejorar la posición de la OIT por lo referente al tema de los empleos verdes y la economía verde.

En 2012, el programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) gestó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible por medio de la cual se sustituyeron los antiguos Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) del año 2000, con el fin de adaptarlos a las necesidades del mundo moderno en el marco de la creación de la Agenda 2030. El resultado fueron los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que buscan promover la integración de las esferas de prosperidad, paz, planeta, alianzas y personas. Este tratado entró en vigor desde el año 2015, generando la obligación en los estados miembros de velar por el cumplimiento de cada una de las metas allí propuestas. El concepto de economía y empleabilidad verdes están directamente ligados al objetivo número 8 “trabajo decente y crecimiento económico”. Sin embargo, los ODS tienen la característica de codependencia e interconexión, por lo que el cumplimiento de uno de ellos contribuye al cumplimiento de uno o varios más. En este caso, la puesta en marcha de programas de empleos verdes aportaría también a los objetivos 1 “fin de la pobreza”, 9 “infraestructura innovación y emprendimiento”, 11 “ciudades y comunidades sostenibles”, 12 “producción y consumo responsables” y 13 “acción por el clima”.⁸

Hasta la fecha, los análisis sectoriales han permitido comprender la vital importancia del diálogo social como punto de partida para todo tipo de transición hacia una economía más verde. La participación de los agentes interesados ha demostrado ser esencial para asegurar que se aporten respuestas de manera apropiada a las preocupaciones de los trabajadores —lo cual es particularmente cierto en el caso de los sectores en los que se prevé una reducción temporal del empleo.

Las tendencias en la producción, el consumo y el empleo están experimentando un cambio importante, y se prevé que seguirán evolucionando en los próximos años. La transición a una economía más verde ya ha comenzado, si bien se observan diversos grados de madurez dependiendo de los países y sectores de que se trate. Es posible – y, en realidad, es un hecho – reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros efectos en el medio ambiente, mejorar las condiciones de vida, crear empleos verdes y reducir la pobreza, aumentando al mismo

⁸ <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs>

tiempo la competitividad de las empresas y los sectores de la economía, en sectores como la construcción o las energías renovables en diferentes países del mundo.

Los empleos verdes son entonces puestos de trabajo que contribuyen a la conservación, restauración y mejora de la calidad del medioambiente en cualquier sector económico (agricultura, industria, administración y servicios). Los empleos verdes reducen el impacto ambiental de las empresas y de los sectores económicos aumentando la eficiencia del consumo de energía, materias primas y agua, descarbonizando la economía y reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero, minimizando o evitando cualquier forma de residuo y contaminación, restaurando los ecosistemas y la biodiversidad, y permiten adaptarse al cambio climático.

No existe una definición única de economía verde. La principal característica del concepto es el reconocimiento del valor económico del capital natural y de los servicios ecológicos, y la necesidad de proteger esos recursos.

La mayoría de las definiciones incluyen no sólo aspectos ambientales sino que incorporan un enfoque más holístico del desarrollo sostenible. Elementos como sostenibilidad ambiental, justicia social y producción localmente arraigada e intercambio de bienes y servicios pueden encontrarse, por tanto, en la mayoría de las definiciones de economía verde.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente define una economía verde como “aquella que mejora el bienestar del ser humano y la equidad social, a la vez que reduce significativamente los riesgos ambientales y las escasez ecológicas. En su forma más elemental, una economía verde sería aquella que genera bajas emisiones de carbono, utiliza los recursos de forma eficiente y es socialmente inclusiva.”

El concepto de economía verde no tiene intención de sustituir al de desarrollo sostenible, más bien se emplea como un medio para conducirnos a la sostenibilidad. El documento final de Río +20, El futuro que queremos, afirma “[...] consideramos que la economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza es uno de los instrumentos más importantes disponibles para lograr el desarrollo sostenible y que podría ofrecer alternativas en cuanto a formulación de políticas, pero no debería consistir en un conjunto de normas rígidas. Ponemos de relieve que la economía verde debería contribuir a la erradicación de la pobreza y el crecimiento económico sostenible, aumentando la inclusión social, mejorando el bienestar humano y creando oportunidades de empleo y trabajo decente para todos, manteniendo al mismo tiempo el funcionamiento saludable de los ecosistemas de la Tierra.”⁹

Según Ecoembes “El empleo verde es aquel que contribuye a preservar y reparar el medio ambiente, tanto en los sectores tradicionales como los manufacturados o la construcción. Incluso en nuevos sectores relacionados con la eficiencia energética y la energía renovable.”

Por todo ello, los empleos verdes se están convirtiendo en una de las piezas claves para poder mitigar las consecuencias del cambio climático. Tanto es así que en los últimos tiempos se ha producido un aumento de los puestos de trabajo relacionados con el medio ambiente, no sólo en Europa (donde ya hay alrededor de 7.360.000 empleos en la UE en sectores verdes -energías renovables, eficiencia

⁹ https://www.ilo.org/Search5/search.do?searchWhat=EMPLEOS+VERDES&locale=es_ES

energética, construcción eficiente, agricultura orgánica, gestión de residuos y reciclaje*-) si no que hay un aumento en el ámbito laboral español.

En este caso la Organización Internacional de Trabajo (OIT), cuenta con el Programa Empleos Verdes el cual trabaja para un desarrollo social y económico ambientalmente sostenible. Promueve la creación de empleos verdes a través de todo el mundo como una forma de generar trabajo decente y oportunidades de ingresos con un impacto ambiental reducido y una capacidad mayor para hacer frente a los desafíos del cambio climático y la escasez de recursos.

Para ello, el programa sigue dos estrategias principales: por un lado, aborda el empleo y la dimensión social de las políticas ambientales para garantizar el trabajo decente a las generaciones presentes y futuras. Por otro lado, integra las preocupaciones ambientales en el mundo del trabajo para modificar los patrones de consumo y de producción.

A nivel nacional, el programa opera en muchos países diferentes y en cuestiones muy variadas. A nivel internacional, el programa participa en debates políticos internacionales acerca del cambio climático y el desarrollo sostenible y construye, junto a sus socios, una base importante de conocimientos sobre la dimensión social de los problemas ambientales y el cambio climático.

En general, se puede decir que la transición hacia una economía más verde tiene potencial para crear millones de puestos de trabajo. Pero es posible que también conduzca a la reducción de personal en industrias con alta tasa de emisiones. Es difícil predecir la repercusión exacta puesto que las realidades nacionales son diversas. Sin embargo, la mayoría de los escenarios sugieren que el efecto neto será positivo. Los países que ya avanzan hacia una economía verde están siendo testigo de estos efectos.

Una economía más verde no es inclusiva ni socialmente sostenible de manera predeterminada. Las políticas sociales y de mercado de trabajo tendrán que complementar las políticas económicas y ambientales para amortiguar los inconvenientes de la transición hacia una economía verde. A nivel nacional, la progresión positiva dependerá también en gran medida de la coordinación de políticas y la planificación previa incluyendo nueva formación para trabajadores y mejora de competencias. Merecen especial atención los jóvenes, mujeres y hombres, que requieren conocimientos y habilidades apropiados para integrarse con éxito en la economía verde.¹⁰

Para promover la creación de empleos verdes a nivel nacional, sub-nacional y local, el Programa Empleos Verdes aprovecha diferentes medios de acción:

1. Investigación nacional y sectorial del potencial de creación de empleos verdes.
2. Asesoramiento político basado en resultados de investigaciones para conectar mejor las políticas ambientales y laborales.
3. Creación de capacidades y formación para los mandantes a fin de facilitar y mejorar el diálogo social y asegurar su plena participación en debates políticos pertinentes y en estrategias nacionales.

¹⁰ <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs>

4. Proyectos piloto a nivel sectorial y local sobre iniciativa empresarial verde, negocios verdes, formación profesional, infraestructuras con alto coeficiente de empleo, etc.



Fuente: Comisión de Negocios y Desarrollo Sostenible. Informe 'Better Business, Better World' publicado en el marco del Foro Económico Mundial de Davos. Enero 2017

Generalmente, cuando uno piensa en empleos verdes rápidamente piensa en el sector del reciclaje o de las energías renovables, cuando en realidad hay empleos verdes en muchísimos más sectores laborales¹¹. Algunos ejemplos son:

- Agricultura ecológica
- Ganadería ecológica
- Auditoría, consultoría e ingeniería ambiental
- Ecodiseño
- Reciclaje
- Prevención y control de la contaminación
- Ecoemprendimiento
- Energías renovables
- Rehabilitación energética de los edificios
- Responsabilidad social corporativa
- Residuos
- Servicios energéticos dirigidos a empresas, ciudadanos e instituciones para que sea más eficiente.

¹¹ <https://elblogverde.com/>

ALGUNOS EMPLEOS VERDES INTERNACIONALES:

ESPAÑA:

En este país se habla de empleos verdes desde el año 2013 y han venido desarrollándolos en diferentes sectores de su economía como por ejemplo la rehabilitación energética de edificios. Esta actividad es un nicho de empleo que ofrece muchas oportunidades a los antiguos trabajadores de la construcción, muchos de ellos ahora en situación de desempleo. Además ha reducido la dependencia energética del país y ha ayudado a mitigar el cambio climático.

La agricultura ecológica es otro gran ejemplo de empleo verde. España tiene la mayor superficie de agricultura ecológica de Europa, por lo que hay un tremendo nicho de empleo en el país en este sector. Ya cuentan con una gran tradición agrícola, enfocada en la producción ecológica.

El turismo sostenible, se da en las zonas rurales del interior, donde el turista puede tener una experiencia alternativa sin perder la calidad de su servicio al tiempo que fomenta el desarrollo rural y local.

La movilidad sostenible con los automóviles eléctricos, los sistemas de transporte eficiente y los combustibles alternativos son el motor de este sector en España.¹²

MEXICO:

La OIT organizó dentro de su programa de empleos verdes al país de tal forma que desarrollaron las siguientes estrategias¹³:

Organizó y compartió la información para desarrollar una amplia base de conocimientos, herramientas probadas y enfoques prácticos; contribuyó con el análisis y la evaluación del potencial de empleos verdes en las actividades económicas verdes clave de la economía y los debates sectoriales sobre el tema; promovió la capacitación de los actores claves sobre políticas, programas y estrategias para promover empleos verdes y el desarrollo sostenible; identificaron buenas prácticas en sectores y territorios específicos, y promovieron la incorporación de los empleos verdes dentro de la política nacional como un elemento necesario para lograr el crecimiento de industrias ambientales emergentes, y la transición hacia una economía más sostenible y baja en carbono del país.

También establecieron las siguientes actividades: (i) Desarrollo de una plataforma virtual operativa para el intercambio de información y conocimientos sobre empleos verdes, (ii) Un curso de capacitación sobre empleos verdes y formulación de políticas, programas y planos de acción para su promoción para los mandantes, (iii) Foros de sensibilización e información sobre el tema, mesas de diálogo sectoriales y boletines semestrales, y (iv) Generación de nuevos conocimientos sobre los retos y oportunidades de creación de empleos verdes en sectores estratégicos de construcción, energía renovable, industria manufacturera y turismo en dos estados de la República, para lo que

¹² <https://www.ecoemprende.com/empleo-verde-espana>

¹³ <https://www.ilo.org/mexico/areas-de-cooperaci%C3%B3n/empleos-verdes>

lograron llegar a grandes acuerdos y así pudieron poner en marcha el programa de los empleos verdes de la mano con la OIT.

ARGENTINA:

En Argentina se han tenido en cuenta diferentes variables para implementar los empleos verdes en el país, este trabajo se viene desarrollando desde el año 2015:

Se deben identificar los sectores que desempeñan actividades sostenibles. Para ello, se consideraron dos criterios: (i) ramas de actividad que constituyen sectores verdes por definición y (ii) sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales.

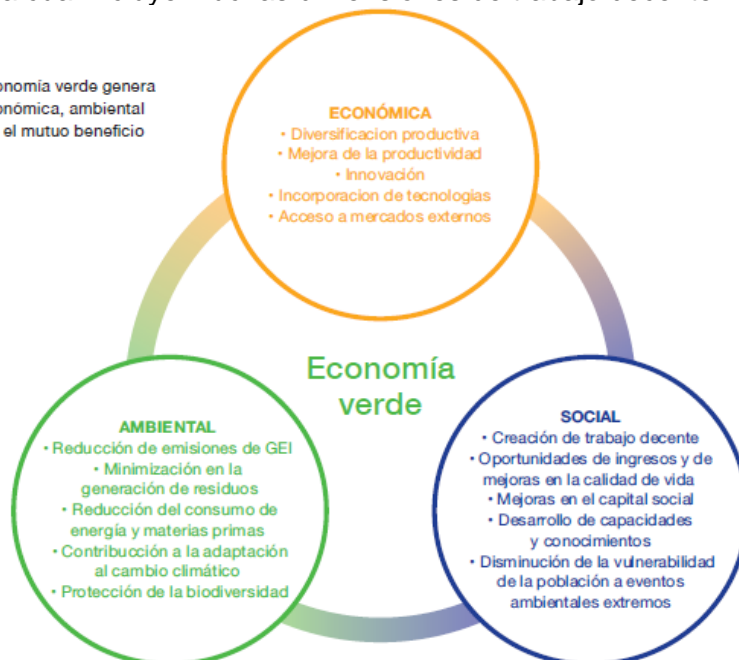
Las actividades de saneamiento y las de gestión de residuos y parques nacionales, las energías renovables o la producción de bienes para uso ambiental constituyen un claro ejemplo de actividades verdes.

Para identificar los sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales, se consideraron distintos criterios como: (i) políticas públicas, (ii) iniciativas privadas orientadas a promover un desarrollo sustentable, (iii) certificaciones con contenido ambiental (p. ej. GLOBAL G.A.P., certificaciones orgánicas, ISO 14001 y normas de calidad). Es importante mencionar que algunos sectores y conjuntos de empresas con buenas prácticas ambientales no pudieron ser identificados con la información disponible.¹⁴

Por otro lado, para estimar el empleo verde también es necesario identificar el trabajo decente. Si bien los indicadores que lo definen son objeto de un debate muy complejo, en este estudio sobre la Argentina se utilizó como indicador principal la condición de asalariados registrados en el sistema de seguridad social, la cual incluye muchas dimensiones de trabajo decente:

Figura 1

El fortalecimiento de la economía verde genera beneficios en las áreas económica, ambiental y social; además, favorece el mutuo beneficio entre estas dimensiones.



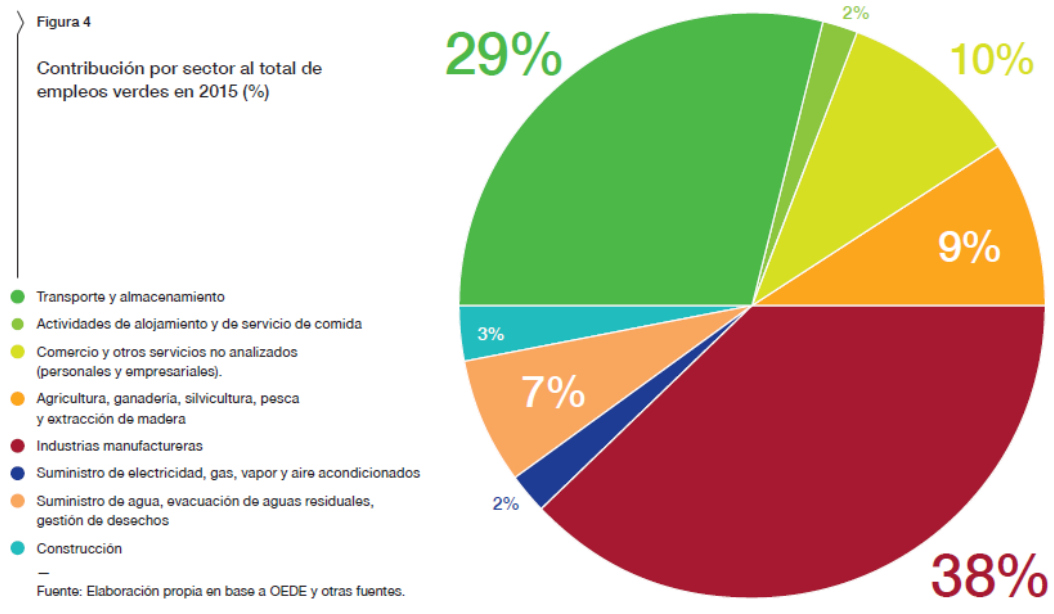
¹⁴ https://www.ilo.org/buenosaires/temas/empleos-verdes/WCMS_556477/lang--es/index.htm

- Cobertura de salud para el trabajador y su familia a través de una obra social.
- Percepción de las asignaciones familiares.
- Inserción en el sistema previsional.
- Cobertura de riesgos del trabajo.
- Seguro de desempleo.
- Salario mínimo y básico de convenio.



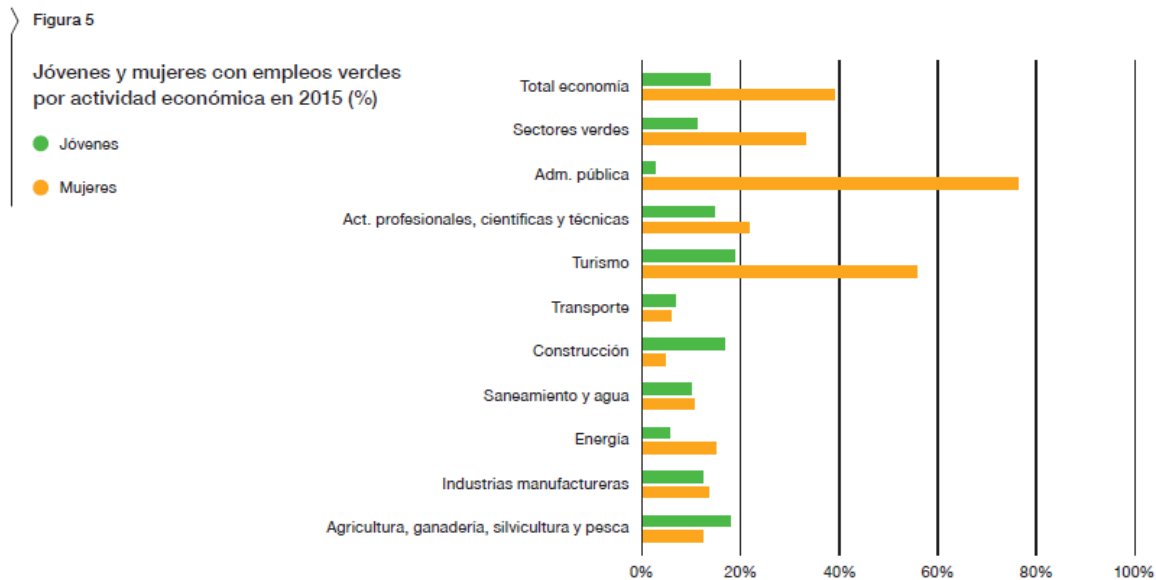
Para 2015, se estimó que existieran 650.000 empleos verdes en Argentina, lo que representaba el 7% del total de los asalariados registrados. La mayor parte del empleo verde se concentró en la industria manufacturera (38%), transporte (29%), agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (9%), y en el suministro de agua y gestión de residuos (7%). Las actividades de servicios y comercio vinculadas con la protección ambiental sumaron un 10%.

Figura 4
Contribución por sector al total de empleos verdes en 2015 (%)



Fuente: Elaboración propia en base a OEDE y otras fuentes.

La investigación relevó toda la estructura productiva argentina y se enfocó en algunos perfiles de trabajadores. La presencia de jóvenes y trabajadoras con un empleo verde en diversos sectores de la economía, entre los cuales se destacan la administración pública y el turismo (con alta presencia de trabajadoras), y la construcción, agricultura y turismo (con un 20% de jóvenes6, aproximadamente).



Muchos aspectos de la transición a una economía verde requieren un firme apoyo. Las políticas sociales deben elaborarse al paso que las políticas medioambientales y económicas. Es preciso invertir en las competencias profesionales que requerirá una economía mundial con bajas emisiones de carbono, y elaborar unas políticas con miras a gestionar los ajustes en el empleo en diferentes sectores de la economía. Asimismo, desde el punto de vista de la solidaridad social, y con el fin de movilizar el apoyo político y en el lugar de trabajo a los cambios que se necesitan, es imperativo formular políticas para garantizar que se proteja a aquéllos que se ven negativamente afectados a través del apoyo a los ingresos, oportunidades de readaptación profesional y el apoyo al realojamiento.

CHILE:

En el Cono Sur de América Latina, la OIT provee asistencia técnica en la formulación de políticas y medidas que contribuyan al desarrollo de empresas y economías sostenibles que sean eficientes, socialmente justas y ambientalmente correctas. Algunos componentes importantes del programa son la capacitación de los actores sociales, la promoción de empleos verdes en el manejo y reciclaje de los desechos, la creación de empleos verdes en la energía renovable y la creación de empresas medioambientalmente sostenibles. El programa en este país inició en el año 2010.¹⁵

En el contexto de la Política de Gestión Integral de Residuos Sólidos y considerando el aporte importante de los recicladores de base en el manejo de los residuos, el Ministerio de Medio Ambiente

¹⁵ <https://www.ilo.org/santiago/temas/empleos-verdes/lang--es/index.htm>

creó, en diciembre de 2010, una mesa de trabajo para la elaboración de una política pública que aborde la inclusión de los recicladores en la gestión de residuos. En la mesa participan representantes de los Ministerios de Salud, Desarrollo Social, Trabajo y Previsión Social, Vivienda y Urbanismo, el Fondo de Solidaridad e Inversión Social, Municipalidades, la Organización Internacional del Trabajo, el Movimiento Nacional de Recicladores de Chile y la Fundación AVINA. Con la activa participación de todos estos actores, se elaboró un estudio y un borrador propuesta de política.

La OIT también participa en la organización del Ciclo “Empresa, Sociedad, Estado y Reciclaje de Residuos”, que convoca a empresas, organizaciones empresariales, fundaciones, centros de estudio y actores vinculados a la recuperación de residuos, preocupados por avanzar en Chile hacia una gestión más sustentable de los mismos. Los otros organizadores son el Centro de Envases y Embalajes, la Fundación Casa de la Paz, el Movimiento Nacional de Recicladores de Chile y la Fundación AVINA, bajo el patrocinio del Ministerio del Medio Ambiente.

Como resultado de este ciclo, se generó una propuesta que pretende dar forma al diseño de un marco regulatorio para la Responsabilidad del Productor (REP) que plantea el Proyecto de Ley impulsado por el Ministerio del Medio Ambiente. Dicha propuesta intenta conciliar ciertas estrategias público-privadas esenciales para alcanzar determinados niveles de reciclaje de envases y embalajes post-consumo con la necesidad de asegurar oportunidades adecuadas para la dignificación del trabajo de los recicladores de base.

COSTA RICA

Durante los últimos años, Costa Rica se ha caracterizado por ser uno de los países pioneros en desarrollo sostenible. De hecho, en septiembre de 2016, se convirtió en el primer país en suscribir un Pacto Nacional por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Su plan de acción se ha basado en la integración de actores como los tres poderes de la República, los sindicatos, el sector privado, la academia y la sociedad civil, dentro del cumplimiento de los ODS, anteponiendo aquellos objetivos que son prioridad para la población de este país y sus necesidades específicas.

La actividad en la cual este país se ha convertido en un referente a nivel regional e incluso internacional es el turismo sostenible. Todo esto, con la colaboración del Instituto Nacional de Biodiversidad y la transformación de las políticas de Estado., por medio de las cuales se promueven las economías verdes a través de la introducción de tecnologías verdes e innovaciones ecológicas. Gracias a que el país identificó la biodiversidad y los recursos naturales como capital, se ha logrado la creación de diversos negocios verdes que fomentan la empleabilidad en esta área.

Algunos de los programas desarrollados por el Estado para incentivar la economía, los negocios y los empleos verdes son el Programa de Promoción de Empresas Responsables y Sostenibles (SCORE), la promoción de la Responsabilidad Ampliada del Productor, el Entorno Propicio para la Empresa Sostenible (EPES), la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC) y la Dirección de Cambio Climático del gobierno (DCC) liderada por el Ministerio de Ambiente y Energía cuyo objetivo es consolidar lo que ellos denominan como una “visión eco competitiva” para posicionar al país como referente en reducción de emisiones y adaptación y mitigación del cambio climático.

COLOMBIA:

En Colombia se habla de empleos verdes aproximadamente desde el año 2018, cuando el 4 de diciembre mediante la resolución número 001242 de 2018 el Ministerio de Trabajo a través de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo, otorgó a Talento Verde S.A.S la autorización para prestar los servicios de gestión y colocación de empleos verdes a través de su punto virtual www.talentoverde.com¹⁶

En Colombia el panorama es muy alentador, pues se ha visto cómo el Gobierno ha hecho una apuesta por incluir el tema de la generación de empleos verdes en la Política de Crecimiento Verde y en la Política Nacional de Negocios Verdes. Que hoy el Ministerio de Trabajo a través de la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público otorgue esta autorización, confirma su disposición con la construcción del capital humano para lograr la sostenibilidad del país.

Hasta el momento Talento Verde es la primera agencia privada autorizada para la prestación del servicio público de empleos verdes a nivel nacional, lo que representa no solo un reto, sino una responsabilidad muy grande de parte de esta organización con las expectativas del gobierno, de los oferentes y de los demandantes; una de las principales metas de esta organización es que para el año 2030 se podrían llegar a generar un total de 84.115 empleos verdes nuevos en el país, lo que eliminaría considerablemente los altos índices de contaminación en el país.

Parece increíble que se haya vivido una nueva crisis económica mundial, hoy causada por el COVID-19 y la cual podría convertirse según el Fondo Monetario Internacional en la peor desde hace 90 años. Esta agencia desde su fundación ha tenido tiempo para hacer las cosas diferentes, para impulsar una verdadera transición verde, pero el deterioro en el medio ambiente es cada vez más notorio.

Aunque el panorama luce desalentador, una recuperación económica verde sigue siendo una de las mejores y más importantes apuestas de los gobiernos del mundo y detrás de la pandemia y sus terribles efectos a nivel social y económico, viene una problemática de la cual no podemos seguir siendo ajenos, la crisis climática.

No es momento para seguir dilatando los compromisos internacionales de la Agenda a 2030, la recuperación esta vez debe ser diferente y más si con ello se podrá garantizar nuevas formas y oportunidades de empleo decente, pero esto requerirá de líderes políticos con ímpetu, que prioricen los sectores verdes y permitan a partir de normativas y políticas públicas dar mayor certidumbre a las inversiones para que prospere una economía verde, además son necesarios líderes organizacionales que hagan apuestas contundentes en contra el cambio climático y la degradación del medio ambiente.

Si hay intención de los gobiernos del mundo en hacer una reactivación económica verde, estaremos dando un gran paso hacia la generación de nuevos empleos verdes, que pueden desarrollarse en muchos sectores económicos tanto a escala urbana como rural. Hay evidencia de cómo toda la fuerza laboral, desde los trabajadores que desempeñan actividades operativas hasta los más especializados tiene oportunidad de emplearse en un mercado laboral que responde a las presiones cada vez mayores sobre protección y preservación del medio ambiente.

¹⁶ <https://talentoverde.com>

Las experiencias internacionales muestran la importante contribución que hacen los empleos verdes a un crecimiento económico bajo en emisiones en países en desarrollo (de los más afectados por la actual crisis), al reducir la pobreza y mejorar los niveles de vida de la población, además promueven la inclusión laboral de personas en condición de vulnerabilidad.

Avanzar hacia un crecimiento verde generará millones de empleos en el mundo, pero también puede haber pérdidas de empleos ocasionadas principalmente por la desaparición de algunas actividades de los sectores tradicionales, por lo que es imperativo que a la par que se promueven los empleos verdes para superar la crisis, también se gestione una transición justa para todos, con políticas públicas coherentes y el fomento del diálogo social.

Tendrá un gran efecto sobre los trabajadores y las comunidades. Muchos se beneficiarán pero otros pueden encontrar dificultades dado que ciertas industrias y ocupaciones están en declive. Desde el punto de vista de la solidaridad social y con el fin de movilizar el apoyo en el ámbito político y en los lugares de trabajo para realizar los cambios necesarios, es imperativo desarrollar políticas que aseguren que aquellos que puedan verse afectados negativamente estén protegidos mediante prestaciones salariales, oportunidades de reconversión, ayudas para la reubicación y similares.

El diálogo social es un componente de importancia crítica en una Transición Justa, especialmente en los lugares de trabajo, donde se necesitan las voces de trabajadores y empleadores para determinar el diseño de nuevos sistemas de producción y prácticas de trabajo sostenible. En algunos casos, empleadores y sindicatos están empezando a trabajar juntos para hacer más verde el lugar de trabajo basándose en una larga tradición de colaboración en materia de seguridad y salud en el trabajo y otros temas.

El marco de Transición Justa de la OIT se dibuja en el Programa de Trabajo Decente, en su mandato de establecimiento de normas y en la Declaración (de la OIT) sobre la justicia social para una globalización equitativa. El marco puede aplicarse en ámbitos como políticas activas de mercados de trabajo, protección del salario, nuevas formaciones, respeto a las normas internacionales de trabajo, desarrollo de iniciativas empresariales y creación de oportunidades de ingresos alternativas.¹⁷

En general, se puede decir que la transición hacia una economía más verde crea y seguirá creando empleo en toda una variedad de sectores. Según el nuevo informe de OIT/PNUMA/CSI/OIE “Hacia el Desarrollo Sostenible”, la mayoría de los estudios indican un incremento del orden del 0,5-2 por ciento, lo que se traduciría, globalmente, en 15-60 millones de nuevos puestos de trabajo.¹⁸

Se espera que se produzcan pérdidas de empleo en algunos sectores de la economía provocadas por el cambio hacia una economía más verde. Hasta el uno por ciento de mano de obra en países industrializados donde es previsible un mayor impacto en sus mercados de trabajo, es susceptible de verse afectado por la transición entre sectores económicos. Está previsto que los movimientos de trabajadores entre empresas sea diez veces mayor. Sin embargo, este impacto sería incluso pequeño en comparación con experiencias asociadas a la globalización experimentadas en las últimas décadas.

¹⁷ <https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/lang--es/index.htm>

¹⁸ <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/>

En general, se puede decir que la transición hacia una economía verde tiene potencial para crear millones de puestos de trabajo. Pero es posible que también conduzca a la reducción de personal en industrias con alta tasa de emisiones. Es difícil predecir la repercusión exacta puesto que las realidades nacionales son diversas. Sin embargo, la mayoría de los escenarios sugieren que el efecto neto será positivo. Los países que ya avanzan hacia una economía verde están siendo testigo de estos efectos.

Una economía más verde no es inclusiva ni socialmente sostenible de manera predeterminada. Las políticas sociales y de mercado de trabajo tendrán que complementar las políticas económicas y ambientales para amortiguar los inconvenientes de la transición hacia una economía verde. A nivel nacional, la progresión positiva dependerá también en gran medida de la coordinación de políticas y la planificación previa incluyendo nueva formación para trabajadores y mejora de competencias. Merecen especial atención los jóvenes, mujeres y hombres, que requieren conocimientos y habilidades apropiados para integrarse con éxito en la economía verde.

¿Qué hace la organización Talento Verde?

Básicamente buscan y desarrollan el talento para la sostenibilidad ambiental de Colombia, en donde los usuarios se suscriben al igual que las empresas, y tanto el usuario como la empresa buscan los perfiles indicados para el empleo verde que se esté requiriendo.

Trabajan también en 4 aspectos:

1. Servicios de gestión y colocación de empleo verde - Personas
2. Servicios de gestión y colocación de empleo verde - Empresas
3. Desarrollo del talento para la sostenibilidad ambiental - Empresas – IES
4. Consultoría organizacional

En este caso la Administración Distrital debe tratar de encaminar esfuerzos para que las estrategias utilizadas para cumplir las metas del nuevo Plan de Desarrollo Distrital estén enfocadas como lo ha realizado esta organización para que la transición justa en Bogotá se haga con un mayor profesionalismo y para que se aprovechen al máximo las experiencias ya obtenidas por ellos y así poder sacar a flote prontamente los empleos verdes en la ciudad de una manera exitosa, eficiente y eficaz.

En la ciudad de Bogotá se viene hablando de empleos verdes y poco a poco se han realizado pequeños esfuerzos para que los ciudadanos capitalinos adquieran conciencia del tema ambiental y climático de la ciudad, del país y del mundo; es así que en cinco ocasiones se ha realizado un programa de divulgación denominado Semana Ecoempresarial que busca mostrar las tendencias de negocios verdes e inclusivos; en el mes de junio del año 2020, los días 23, 24, 25 y 26, la Secretaría Distrital de Ambiente realizó la quinta versión de esta semana con un panel virtual el cual contó con la participación de Jorge Enrique Jiménez Guacaneme, jefe Oficina de Negocios Verdes y Sostenibles del Ministerio de Ambiente; Sergio Rengifo, director de Capitales del Consejo Empresarial

Colombiano para el Desarrollo Sostenible y Diego Francisco Rubio Goyes, subdirector de Ecurbanismo y Gestión Ambiental Empresarial de la Secretaría Distrital de Ambiente.¹⁹

Durante cuatro días se habilitaron diferentes espacios para visibilizar las acciones lideradas desde la Secretaría de Ambiente para incentivar los negocios verdes en Bogotá. En total se vincularon cerca de 3.000 personas entre líderes de las 36 empresas validadas y comunidad en general, quienes se interesaron en conocer y aprender acerca de la oferta de bienes y servicios sostenibles de la capital.

Los participantes, a través de una encuesta virtual, mostraron estar satisfechos con la oferta de formación y sensibilización de la Secretaría de Ambiente en torno a esta actividad empresarial. Las temáticas más llamativas y de mayor aceptación fueron aquellas que mostraron los procesos de los negocios verdes y cómo fomentar la creación de nuevos emprendedores, que van en búsqueda de la sostenibilidad y respeto por el medioambiente.

En este panel virtual la Secretaría Distrital de Ambiente, aprovechó para divulgar el “Ecodirectorio”, una herramienta por medio de la cual se busca la promoción de bienes y servicios que demuestren responsabilidad e incorporación de criterios ambientales y además cuenta con información referente a los 36 negocios verdes avalados por la Administración Distrital.²⁰

MARCO NORMATIVO

- **Tratados internacionales**

Protocolo de Kyoto sobre el cambio climático. Este protocolo compromete a los países industrializados a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Convenio de Diversidad Biológica. Es el primer acuerdo global para abordar todos los aspectos de la diversidad biológica: recursos genéticos, especies y ecosistemas.

Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono. El Convenio tiene por objetivo alentar a las Partes a promover la cooperación para el intercambio de información sobre el impacto de las actividades humanas en la capa de ozono

Convención de Ramsar. Promueve la conservación y el uso racional de los humedales.

Conferencia de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (Rio+20). Sus principales objetivos fueron asegurar un acuerdo político en desarrollo sostenible abordando nuevos retos.

- **De orden constitucional**

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.

¹⁹ <http://www.ambientebogota.gov.co/>

²⁰ http://www.ambientebogota.gov.co/es/c/document_library/

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.

- **De orden Legal**

Ley 99 de 1993 *“POR LA CUAL SE CREA EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, SE REORDENA EL SECTOR PÚBLICO ENCARGADO DE LA GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES, SE ORGANIZA EL SISTEMA NACIONAL AMBIENTAL, SINA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*

- **De orden Normativo**

Acuerdo No. 19 de 1996 *“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL ESTATUTO GENERAL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”*

Acuerdo No. 248 de 2006 *“POR EL CUAL SE MODIFICA EL ESTATUTO GENERAL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*

Acuerdo No. 197 de 2005 *“POR EL CUAL SE ESTABLECE LA SEMANA DEL MEDIO AMBIENTE”*

Decreto 322 de 1994 *“POR EL CUAL SE IMPLEMENTA EL SISTEMA AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”*

Decreto 456 de 2008 *“POR EL CUAL SE REFORMA EL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO CAPITAL”*

Resolución 6562 de 2011 - Secretaría Distrital de Ambiente – *“ADOPTA EL PLAN DE INVESTIGACIÓN AMBIENTAL DE BOGOTÁ”*

Resolución 081 de 2017 - Secretaría Jurídica Distrital – *“LA SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL, ESTABLECE EL COMITÉ TÉCNICO DEL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL”*

COMPETENCIA

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

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

(...)

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

IMPACTO FISCAL

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el 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””, que, en su objetivo general, propósitos, logros de ciudad, metas sectoriales y programas estratégicos, se encuentran especialmente consagrados en los Artículos 13, 14, 27 y 33, los cuales dictan:

Artículo 13. Programas estratégicos. En el marco del presente Plan de Desarrollo Distrital se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos.

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

No.	Programas Estratégicos	No.	Meta Estratégica	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
1	Oportunidades de educación, salud y cultura para mujeres, jóvenes, niños, niñas y adolescentes	10	Promover la generación de empleo para al menos 200.000 personas con enfoque de género, territorial, diferencial: mujeres cabeza de hogar, jóvenes especialmente en primer empleo, jóvenes NINI en los que se incluyen jóvenes en acción, personas con discapacidad,	Mujeres vinculadas con énfasis en sectores afectados por la emergencia. Jóvenes vinculados con focalización en NINIS y énfasis en sectores de oportunidad afectados por la emergencia. Personas colocadas, con énfasis en	3874 3197 970	Agencia Pública de Empleo, SDDE, abril 2020	70000 50000 80000

			víctimas del conflicto, grupo étnico y/o teniendo en cuenta acciones afirmativas	sectores de oportunidad y en empleos verdes			
--	--	--	--	---	--	--	--

Artículo 14. Metas sectoriales en los programas generales. En Plan de Desarrollo Distrital “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, los logros de ciudad se materializan en 58 programas generales, conformados por una agrupación de metas que responden a su cumplimiento, como se identifican en el Anexo No. 1 que hace parte del presente Plan.

Anexo No 1. Artículo 14. Metas sectoriales

Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política								
No	Programa	No Meta	Metas Sectoriales	Sector	Nombre indicador	Línea base	Fuente	Meta Sectorial 2024
18	Cierre de brechas para la inclusión productiva urbano rural	122	Promover la generación de empleo para al menos 200.000 personas, con enfoque de género, territorial, diferencial: mujeres cabeza de hogar, jóvenes especialmente en primer empleo, jóvenes NINI en los que se incluyen jóvenes en acción, personas con discapacidad, víctimas del conflicto, grupo étnico y/o teniendo	Desarrollo económico	No de personas colocadas, con énfasis en sectores de oportunidad y en empleos verdes	970	Agencia Pública de Empleo, SDDE, abril 2020	200000

			en cuenta acciones afirmativas					
--	--	--	--------------------------------------	--	--	--	--	--

Artículo 27. Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y Reactivación Económica de Bogotá D.C. El Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico creado por el Decreto 108 del 8 de abril de 2020, se mantendrá y fortalecerá como una política pública del Distrito con vocación de permanencia.

El sistema será considerado un instrumento para orientar las acciones para atender las emergencias, mitigar las consecuencias de las crisis y reactivar la economía de la ciudad, enfocado, entre otros temas, en preservar los empleos y el tejido empresarial, en especial de la micro, pequeña y mediana empresa, potencializar el emprendimiento, la creación y reinversión de nuevos modelos de negocio alineados a las nuevas oportunidades de mercado, fortalecer los sistemas productivos solidarios locales y desarrollar programas para la promoción de la compra local con las unidades de negocio identificadas, desarrollar estrategias de comercialización digital, impulsar las nuevas competencias y habilidades para el trabajo, la economía circular, el teletrabajo y los empleos verdes. Todo lo anterior sobre la base del cuidado del medio ambiente. Podrá recomendar a las instancias del Distrito pertinentes, las acciones necesarias, incluso aquellas que requieran algún tipo de modificación o expedición de normas distritales.

Parágrafo 1. El Sistema operará tanto para la declaratoria de pandemia por COVID 19, como para el periodo de declaración de la no pandemia, y como herramienta fundamental para enfrentar cualquier otro evento de naturaleza y magnitudes que establezca su comité interinstitucional.

Parágrafo 2. La financiación del Sistema deberá estar garantizada con los recursos apropiados del presupuesto general de Distrito, de los fondos de desarrollo local, además de los aportes que pueda destinar la Nación, otros entes territoriales, el sector gremial y privado, y organismos internacionales. Los recursos estarán destinados entre otras cosas, al crédito y liquidez del aparato productivo.

Parágrafo 3. El Sistema tendrá un comité interinstitucional, encargado de definir los ejes estratégicos de funcionamiento y las acciones que permitan cumplir con su objetivo y estará conformado por las Secretarías Privada, de Hacienda, de Movilidad, Planeación y de Desarrollo Económico, Invest-in Bogotá, y un delegado de la Alcaldesa Mayor quien ejercerá la Secretaría Técnica. Las Secretarías Distritales de la Mujer y Cultura serán invitadas permanentes y otras Secretarías podrán ser invitadas según los temas a tratar.

Parágrafo 4. El sistema recomendará acciones concretas para la creación de una ventanilla única de requisitos para los establecimientos comerciales y para la coordinación de las visitas y requerimientos de inspección, vigilancia y control de las diferentes entidades distritales. Esto, con el fin de facilitar la actividad de los pequeños comerciantes de la ciudad.

La Administración Distrital reglamentará los demás aspectos de este Sistema.

Artículo 33. Medidas para la recuperación económica. El Distrito Capital priorizará la generación de empleos verdes, que permitan reverdecer espacios y la rehabilitación, recuperación,

restauración, reforestación de la estructura ecológica principal, así como, la construcción y operación de viveros, zonas de agricultura urbana, techos verdes y jardines verticales.

La generación de la estrategia distrital de economía circular permitirá generar incentivos por la reincorporar los residuos a la economía. Dicha estrategia apoyara la formalización, emprendimiento y tecnología para los recicladores de oficio; la Logística y generación de suelo para la reincorporación de los residuos de la construcción y demolición (RCDs) y activación mediante estrategias de economía colaborativa para la gestión de RCDs de origen residencial.

Se promoverá la Alianza regional para el compostaje y uso y aprovechamiento de residuos sólidos y orgánicos, permitiendo la Asistencia para pequeñas empresas gestoras para el aprovechamiento de residuos electrónicos y químicos provenientes del sector productivo, así como del sector agropecuario.

Se establecerá un nuevo modelo de abastecimiento inteligente y sostenible, basado en el enfoque de la soberanía alimentaria, permitiendo las compras públicas de quienes implementen buenas prácticas agropecuarias. Así mismo, la logística de abastecimiento debe disminuir las emisiones de material particulado y gases de efecto invernadero.

En el marco de la RAPE se incentivarán cadenas de abastecimiento que promuevan compra local, productos de economías campesinas y conservación de ecosistemas estratégicos, para lo cual se priorizarán aquellos que implementen innovación en la internalización de costos de transporte, operador logístico y mercadeo.

Por tanto, no puede afirmarse que esta iniciativa genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto implican desarrollar los mandatos del Acuerdo No. 761 de 2020, 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"

Cordialmente,

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No. 053 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA INCENTIVAR LOS EMPLEOS VERDES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.,

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

Artículo 1. La presente iniciativa tiene como objeto dictar los lineamientos para incentivar, los empleos verdes de la ciudad de Bogotá, para lo cual la Administración Distrital a través de diferentes sectores y sus competencias funcionales, seguirá los parámetros establecidos en el Plan Distrital de Desarrollo y los dispuestos a continuación:

- a) Identificar las actividades económicas verdes clave en la economía de la ciudad.
- b) Desarrollar investigaciones y reportes que contribuyan con el análisis y la evaluación del potencial de la empleabilidad verde en la ciudad.
- c) Promover la capacitación de los actores clave sobre las políticas, programas y estrategias que incentivan los empleos verdes.
- d) Fomentar la generación de nuevos conocimientos sobre los retos y oportunidades que supone la creación de empleos verdes en sectores estratégicos.
- e) Facilitar espacios que permitan el intercambio de información y conocimientos sobre empleos verdes.
- f) Adelantar la implementación de una plataforma virtual para la divulgación de la demanda y oferta de empleos verdes, en la cual se favorezca la interacción entre empresas y la comunidad en general.
- g) Identificar los sectores y empresas que desarrollan buenas prácticas ambientales y ejecutar planes de incentivos dirigidos a estas entidades considerando distintos criterios como la obtención de certificaciones con contenido ambiental, la implementación de Programas de Gestión Ambiental y otras iniciativas orientadas a promover el desarrollo sostenible.

Artículo 2. La Secretaría Distrital de Ambiente será la encargada de realizar el diseño, implementación y desarrollo de las estrategias necesarias para implementar y poner en marcha los empleos verdes en la ciudad de Bogotá.

Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico promoverán de manera conjunta el desarrollo e implementación de los empleos verdes en la ciudad de Bogotá.

Artículo 3. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, llevará un control de los resultados de la implementación de los empleos verdes en la ciudad de Bogotá, de acuerdo con las metas trazadas en el Plan Distrital de Desarrollo.

Artículo 4. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Ambiente, podrá buscar alianzas o articular acciones con otras secretarías distritales y/o entidades públicas o privadas, que le permitan cumplir el presente Acuerdo.

Artículo 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 054 DE 2021

PRIMER DEBATE

"POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 013 DE 2000"

MOTIVACIONES:

1. ASPECTOS GENERALES.

Democracia Participativa y el Derecho que le asiste a todas las organizaciones de la sociedad, para participar en las decisiones de la administración.

La Constitución de 1991 trajo consigo un cambio radical en la perspectiva de la participación y la toma de decisiones de la administración frente a la ciudadanía, es así como se ha expresado bajo la doctrina constitucional, que la democracia participativa se manifiesta en la participación activa de todos los estamentos de la sociedad en el transcurrir de las políticas y decisiones que afecten los derechos de los individuos. La Honorable Corte Constitucional ha señalado respecto al precitado tema lo siguiente:

“Las relaciones entre el Estado y los particulares se desenvuelven en un marco jurídico democrático y participativo como claramente aparece en el preámbulo de la Constitución y es reiterado en el título I de los principios fundamentales. El artículo 1 de la Constitución define a Colombia como un estado social de derecho organizado en forma de república democrática participativa y pluralista, mientras que en el artículo 2° establece dentro de los fines esenciales del Estado el de “facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación”. Los principios de la soberanía popular (CP. art.3°), de primacía de los derechos inalienables de la persona (CP art.5°), de diversidad étnica y cultural (CP art. 7°) y de respeto a la autodeterminación de los pueblos (CP art.9°) constituyen junto con los anteriores el ideario axiológico que identifica el sistema jurídico colombiano y le otorga su indiscutible carácter democrático y participativo, presente en los distintos escenarios, materias y procesos de la vida institucional y social del país.

En materia del ejercicio del poder político y social por parte de las personas, la Constitución de 1991 representa la transferencia de extensas facultades a los individuos y grupos sociales. El derecho a la igualdad, la libertad de expresión, el derecho de petición, el derecho de reunión, el derecho de información o el derecho de acceder a los documentos públicos, entre otros, permiten a los ciudadanos una mayor participación en el diseño y funcionamiento de las instituciones públicas. Los mecanismos de protección de los derechos fundamentales por su parte han obrado

una redistribución del poder político en favor de toda la población con lo que se consolida y hace realidad la democracia participativa.”²¹

A renglón seguido la Corte señaló: *“Los instrumentos de participación democrática garantizados en la Constitución no se limitan a la organización electoral sino que se extienden a todos los ámbitos de la vida individual, familiar, social y comunitaria”²²* También dispuso respecto de la injerencia de los actores sociales en la toma de decisiones de la administración lo siguiente:

“Como lo ha señalado resulta indispensable distinguir la necesidad de que en una democracia participativa los ciudadanos intervengan en las decisiones que los afectan - económicas, políticas, administrativas, ambientales, cívicas o culturales-, de la intervención de los mismos para asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las finalidades primeramente enunciadas demandan la injerencia de los actores sociales en pro de un bienestar común, conforme a los dictados constitucionales que imponen a las autoridades la protección de la vida, honra, bienes, creencias, derechos y libertades, de todos los residentes en Colombia, la preservación de su libertad y del derecho a optar por la propia realización. La justicia, aunque también anhelo de todos, generalmente solo adquiere realización efectiva en el ámbito individual.”²³

Siguiendo con el análisis de la participación ciudadana en la construcción de las decisiones, definió las características Universales y Expansivas de la democracia participativa, las cuales en su concepto se definen así:

“Al decir que la democracia participativa debe estar permeada del criterio expansivo la Corte ha pretendido que se tienda a la maximización del efectivo desarrollo de la participación ciudadana en la toma de decisiones que los afecten, en todos los ámbitos de la actividad nacional pública o privada. Por tanto, se ha buscado evitar trabas a este desarrollo expansivo, consagraciones meramente formales o restricción en el ejercicio de nuevos mecanismos de participación, aparte de los ya consagrados en la ley o la Constitución.

(...)

Ha pretendido la Corte mediante la aplicación del criterio de universalización que la noción de participación ciudadana no quede restringida únicamente a lo público, sino que llegue también a las relaciones entre particulares, y que ésta sea palpable en todos aquellos asuntos en los que se tomen decisiones que afecten al Estado, la comunidad o la persona por implicar el manejo y distribución del poder.”

²¹ Corte Constitucional Colombiana, Sentencia C – T – 596 de 2002

²² Corte Constitucional Colombiana, Sentencia C-089 de 1994

²³ Corte Constitucional Colombiana, Sentencia C-507 de 2001

La importancia que revisten las organizaciones religiosas en nuestra ciudad.

Según el registro de entidades religiosas no católicas – ARNC del Ministerio del interior, Bogotá D. C. cuenta con 1384 organizaciones confesionales con personería jurídica reconocidas, distintas a las de la Iglesia Católica, lo cual aunado a lo explicado anteriormente, suman un estamento importante en la vida cotidiana de nuestra ciudad. Es Inexplicable que ante tal preponderancia de las organizaciones religiosas, estas no cuenten con un espacio de participación y deliberación en el seno de la elaboración de los planes de desarrollo.

Por otra parte es importante señalar lo expresado en el informe de la Universidad Nacional de Colombia denominado “*Descripción cuantitativa de la pluralización religiosa en Colombia*” el cual luego de ejecutar análisis y prácticas de tipo estadístico concluyó lo siguiente:

“Pese a observar un constante avance de la secularización, la gran mayoría de los colombianos se siguen considerando “creyentes” –94,1% de la población–; el 58,2% se considera “creyente practicante” y el 35,9% “creyente pero no practicante”. Ateos y agnósticos suman cerca del 5% de la población. Asimismo, la gran mayoría de la población (85%) considera que la religión “es importante” o “muy importante” en sus vidas (tabla 2). Por lo tanto, la sociedad colombiana es una sociedad “creyente”, donde el ateísmo y el agnosticismo constituyen aún un fenómeno marginal. A diferencia de Europa occidental, en Colombia el proceso de secularización no ha implicado un crecimiento drástico de la increencia, ni un declive de las prácticas religiosas institucionales. Paradójicamente, más que el declive de la religión, la secularización ha acarreado la recomposición de las fuerzas religiosas. Tal y como se observa en la tabla 3, el porcentaje de “creyentes” y de “creyentes practicantes” aumenta notoriamente entre la población femenina. El 96,6% de las mujeres se define como creyentes, frente al 90,6% de los hombres. Asimismo, el 65,8% de las mujeres se consideran “creyentes practicantes” frente al 47% de los hombres. El porcentaje de ateos y agnósticos es más alto entre los hombres que entre las mujeres. Como se observa en la tabla 4, el 89,5% de las mujeres considera que la religión es “importante” o “muy importante” en sus vidas, frente al 76,6% de los hombres.”²⁴

Cuadro 10.
Pertenencia a religión por autoreconocimiento
2009

¿A qué religión pertenece?	Total estimado	% estimado
Católica	4.153.195	76,7
Cristiana	721.675	13,3
Ninguna	404.111	7,5
Otra	112.636	2,1
Ns/Nr	20.280	0,4
Total	5.411.898	100

Fuente: EBC 2009 - SCRD-Obs. de Culturas

Nota: Población de 13 años y más, residente en área urbana en predios de uso residencial

Aunado
a lo
anterior
el

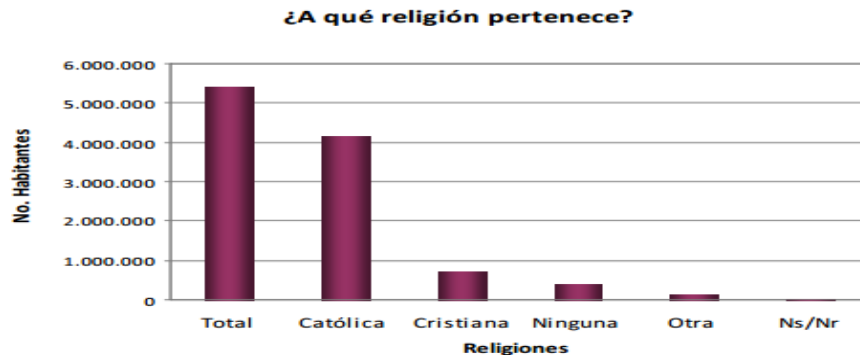
BOLETIN 24 BOGOTA: CAPITAL DE CULTURAS “*Dimensiones de la cultura en Bogotá a partir de*

²⁴ Universidad Nacional de Colombia. *Descripción cuantitativa de la pluralización religiosa en Colombia*. Recurso electrónico disponible en <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/viewFile/3636/4883>.

la *Encuesta Bienal de Culturas*”, de la Secretaría de Planeación de Bogotá D. C. señaló que para 2009 la pertenencia poblacional a alguna religión en Bogotá era la siguiente:

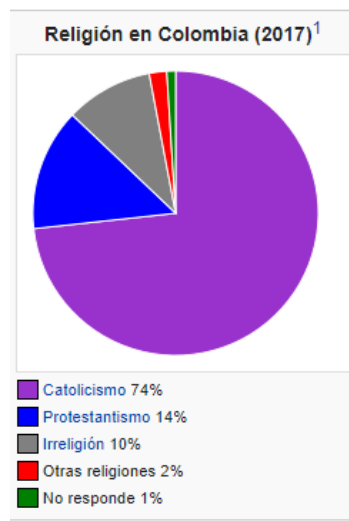
“La religión, entendida comúnmente dentro de la esfera de las creencias opera como una categoría de auto identificación de modo que es importante en las acciones y la regulación del comportamiento de las personas, aunque no necesariamente riñe con la identificación étnica u otras. La encuesta preguntó: ¿a qué religión pertenece? Como se puede observar el 76.7% de la población se reconocen como de creencia católica, el segundo grupo “cristiana” con 13.3% en tanto que los que se consideraron no pertenecientes a ninguna (afirmación diferente de reconocerse como ateo) fueron del 7.5%, otras religiones apenas llegan al 2.1%. La tradición histórica guarda sin duda relación con la caracterización.”²⁵

Gráfico 9.
Pertenencia a religión por autoreconocimiento
2009



Fuente: EBC 2009 - SCRD-Obs. de Culturas. Elaboración SDP – Dirección de Estudios Macro
Nota: Población de 13 años y más, residente en área urbana en predios de uso residencial

Fuente: Wikipedia. Religión en Colombia



²⁵ Secretaría de Planeación de Bogotá D. C. BOLETIN 24 BOGOTÁ: CAPITAL DE CULTURAS Dimensiones de la cultura en Bogotá a partir de la Encuesta Bienal de Culturas de la Secretaría de Planeación de Bogotá D. C. Recurso electrónico disponible en <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2010/DICE107-CartillaBogCapitalCultural-2010.pdf>.

Como se evidencia anteriormente la población Bogotana y en Colombia que profesa alguna religión es la inmensa mayoría, por lo que es importante contar con espacios efectivos en la consecución y priorización de las metas en los planes de Desarrollo.

Organizaciones religiosas como entes activos de ciudadanía.

En la actualidad, la práctica de la democracia establece nuevos mecanismos de control y participación, capaces de limitar, influir y decidir en las funciones que corresponde realizar al Estado, permitiendo el análisis de los fines de la democracia desde el desarrollo de la libertad y la igualdad, que son, por su esencia y significado, los verdaderos valores de la democracia. (Vila, 2008:4)

La democracia participativa defiende que la participación activa de los ciudadanos en la toma de decisiones públicas constituye un elemento fundamental para que la democracia funcione, si bien para que funcione como tal, los ciudadanos deben tener conocimientos suficientes para participar e implicarse con frecuencia en las actividades políticas. De la participación informada de la sociedad formada depende, en gran parte, el buen funcionamiento del Estado y a éste compete no la formación de los ciudadanos sino la creación del entorno adecuado para que los ciudadanos se informen. (Vila, 2008:12)

Las formas y los significados de la democracia representativa fueron complementados al incluir las nociones de diversidad sociocultural, ciudadanía activa, fortalecimiento de lo público entre otros conceptos que bien podrían asociarse a la democracia. Se abren nuevos espacios de deliberación y decisión con valores como el pluralismo, la tolerancia el respeto a la diferencia, la construcción de consensos, la reivindicación de identidades específicas. La democracia participativa entonces, se configuró como un sistema de instituciones representativas para la toma de decisiones amparadas en la ley en el marco del Estado de Derecho. (Velásquez y González: 2009, 132)

Estos mismos autores consideran en cuanto a los retos de la democracia la necesidad de defender y fortalecer las instituciones democráticas del país, las que deben incluir dentro de sus políticas la participación como una oportunidad para incluir la mayor cantidad de grupos poblacionales, que tengan la posibilidad de incidir en las decisiones públicas. Para ello es necesario fortalecer estos espacios, evitar la desinstitucionalización de la participación y la discrecionalidad de las autoridades. Fabio Velásquez y Esperanza González, consideran que el perfeccionamiento de estos espacios requiere de una reforma del estatuto legal de la participación en el país como una forma de articular los diferentes ámbitos, crear incentivos y condiciones de apropiación.

Dentro de sus propuestas está la de democratizar la democracia y ciudadanizar la política. Mientras más personas participen y muestren resultados benéficos habrá una mayor visibilización, por eso es necesario educar a la ciudadanía en asuntos colectivos. Esta puede ser una gran herramienta para enfrentar el conflicto armado desde los liderazgos sociales. También reiteran: *“la necesidad de superar la división de la participación política y la representación ciudadana, considerando que los actores políticos deben entender que la participación puede fortalecer los sistemas democráticos, de ahí el llamado a los partidos políticos a fortalecer estos espacios. A su vez, los agentes participativos*

*deben entender que la participación es un mecanismo necesario de la democracia porque es un complemento de la misma”.*²⁶

Este Proyecto de Acuerdo, en consonancia con el marco normativo del país y del Distrito Capital busca el fortalecimiento de la participación con decisión, de los las diferentes organizaciones, confesiones, y asociaciones religiosas sustentado en los lineamientos en los principios de universalidad, igualdad, equidad, autonomía y sentido de pertenencia, es importante resaltar, que esta iniciativa propende por el fortalecimiento de los mecanismos de participación que haga de las anteriores una comunidad participante en las decisiones políticas del Distrito.

Si bien es cierto que la ciudad ha presentado una serie de avances de tipo social, cultural y urbano en los últimos años, también hay que decir que dichos adelantos han excluido notoriamente a la población religiosa de la capital.

Las organizaciones, confesiones, y asociaciones religiosas son la posibilidad de una participación flexible y alternativa. Flexibilidad para encontrar salidas innovadoras ante las crisis de agenda pública que la capital detenta, y alternatividad para expandirse, comprender e integrarlos en una acción local que los beneficie como población, y para que dejen su aporte al resto de las poblaciones de la capital.

Es bien sabido que las organizaciones, confesiones, y asociaciones religiosas, son por antonomasia Constructoras de paz, a la vez, son una gran fuente de unidad en gran parte del tejido social de la población capitalina.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

De la investigación realizada a la red interna del Concejo, se pudo constatar que el presente Proyecto de Acuerdo tiene los siguientes antecedentes:

P.A.	PONENTES	AÑO
73	H. C. Nelson Castro Rodríguez (coordinador) – Positiva H. C. Marco Fidel Ramírez Antonio - Negativa	2016

²⁶ VELÁSQUEZ, Fabio y GONZÁLEZ, Esperanza. *Institucionalidad Participativa en Colombia: Balances y Retos*. En: Sociedad Civil y nueva institucionalidad democrática en América Latina. 2009. P.P 127- 149

128	H. C. Manuel José Sarmiento Arguello (coordinador)- Negativa H. C. Nelson Castro Rodríguez - Positiva	2016
201	H. C. Celio Nieves Herrera(coordinador) - Positiva con modificaciones H.C. Pedro Santisteban - Positiva	2018
335	H. C. Rubén Darío Torrado Pacheco (coordinador) - Positiva con modificaciones H.C. Diego Fernando Devia Torres - Positiva con modificaciones	2018
220	H. C. Edward Aníbal Arias Rubio(coordinador) - Positiva con modificaciones H.C. Nelly Patricia Mosquera- Positiva	2019
346	H. C. Edward Aníbal Arias Rubio(coordinador) - Positiva H.C. Nelly Patricia Mosquera- Positiva	2019
381	H. C. Luz marina Gordillo Salinas(coordinadora) - Positiva con modificaciones H.C. Álvaro Acevedo Leguizamón- Positiva	2019
41	H. C. Heidy Lorena Sánchez Barreto - (coordinadora)Positiva con modificaciones H.C. María Victoria Vargas- Positiva con modificaciones	2020

Teniendo en consideración las motivaciones descritas anteriormente, la corresponsabilidad del Concejo de Bogotá con el desarrollo efectivo del Plan de Desarrollo de la ciudad y teniendo en cuenta la evidente necesidad de que la población religiosa del Distrito fortalezca sus procesos y con el fin de precisar los parámetros y lineamientos mencionados ponemos a consideración el presente proyecto de acuerdo.

3. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

El Acuerdo 13 de 2000, en el capítulo II, y Artículo 5°, determina la CREACIÓN E INTEGRACIÓN de los Consejos de Planeación Local, así: *“En cada una de las localidades del Distrito Capital funcionará un consejo de planeación local, el cual tendrá la naturaleza de ente consultivo y será la instancia de planeación en la localidad”*. *Estará integrado por un representante de cada una de las siguientes organizaciones, con asiento en la respectiva localidad, Dicho Artículo no tiene en cuenta las*

organizaciones religiosas, iglesias y confesiones que por afinidad, su vocación y su desempeño, deben hacer parte del Plan de Desarrollo Local.

Por tal motivo, el fundamento principal de éste Proyecto de Acuerdo que ponemos a consideración del Concejo de Bogotá D.C., pretende adicionar al Concejo de Planeación Local, un representante de las organizaciones religiosas de cada localidad.

OBJETIVOS GENERALES

1. Fomentar la participación democrática equitativa
2. Resarcir los derechos de las comunidades religiosas.
3. Permitir la interacción de todos los integrantes de la sociedad en estos Consejos, para que se tengan en cuenta diferentes puntos de vista.
4. Alcanzar a una población que con facilidad da a conocer, divulga y participa de las decisiones de la administración en espacios como los Concejos de Planeación Local y Encuentros ciudadanos.
5. Potenciar, posibilitar y fortalecer la generación de espacios y mecanismos que recojan y atraigan a las diferentes organizaciones que realizan otros tipo de trabajo social con la ciudadanía y que no se tienen en encuentran en el Acuerdo 13 del 2000.
6. Posibilitar el aumento de los lugares de atención a las madres cabeza de familia, atención a los habitantes de calle, protección al adulto mayor, atención a la familia etc.
7. Impulsar a nuevas organizaciones para que observen nuevas alternativas de seguimiento, evaluación, y control del Plan de Desarrollo Económico de y Social.
8. Reconocer la pluralidad de cultos en el Distrito Capital
9. Comprender que existe independencia en todas las confesiones religiosas, pero todas buscan el bienestar de la población haciendo presencia en todas las localidades de la ciudad.

4. MARCO JURÍDICO.

A. MARCO CONSTITUCIONAL

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

Artículo 2º. “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política,

administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”

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

Artículo 13º. “Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica”

Artículo 19º. “Se garantiza la libertad de cultos. Toda persona tiene derecho a profesar libremente su religión y a difundirla en forma individual o colectiva. Todas las confesiones religiosas e iglesias son igualmente libres ante la ley”

Artículo 47º. “El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”

Artículo 70º. “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”

Artículo 71º. “La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y en general a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades”

B. MARCO LEGAL.

Se relacionan dentro del marco legal, así:

Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo. La presente Ley tiene como propósito establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo, así como la regulación de los demás aspectos contemplados por el artículo 342, y en general por el artículo 2 del Título XII de la Constitución Política Nacional y demás normas constitucionales que se refieren al plan de desarrollo y la planificación.

Artículo 3º.- “*Principios generales.* Los principales generales que rigen las actuaciones de las autoridades nacionales, regionales y territoriales, en materia de planeación son:

(...)

g) Participación. Durante el proceso de discusión de los planes de desarrollo, las autoridades de planeación velarán porque se hagan efectivos los procedimientos de participación ciudadana previstos en la presente Ley”

Ley 311 de 2019 CÁMARA – 227 DE 2019 SENADO “por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”

Artículo 134°.- “Libertad religiosa, de cultos y conciencia. El Gobierno nacional con la coordinación del Ministerio del Interior, emprenderá acciones que promuevan la articulación intersectorial, interinstitucional y territorial para la garantía y goce efectivo del ejercicio del derecho a la libertad religiosa, de cultos y conciencia en el territorio nacional. Para el efecto, promoverá e impulsará la participación de los representantes de las entidades religiosas, el reconocimiento de las mismas, la garantía del libre ejercicio de estos derechos y realizará las acciones que permitan determinar el impacto social de las organizaciones y entidades religiosas, conforme a la Constitución y la Ley.

C. NORMAS DISTRITALES.

Decreto ley 1421 de 1993 estatuye que es competencia del Concejo de Bogotá lo siguiente:

El numeral 1º del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, establece que es competencia del Concejo de Bogotá D.C.: “Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.”

Acuerdo Distrital 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”.

Decreto 267 de 2007 "Por el cual se adopta la estructura organizacional de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

D. JURISPRUDENCIA.

- **Libertad Religiosa Jurisprudencia:**

Sentencia T – 662 de 1999

“La libertad de cultos entendida como el derecho a profesar y a difundir libremente la religión, es un derecho fundamental indispensable en una sociedad democrática, participativa y pluralista, que reconoce la necesidad de la autorrealización del individuo y la garantía de la dignidad humana. Por ende, las libertades de religión y de cultos hacen parte esencial del sistema de derechos establecido en la Constitución de 1991, junto con el mandato de tolerancia, que se encuentra íntimamente ligado a la convivencia pacífica y al respeto de los valores fundantes del Estado colombiano”

(...)

“La libertad religiosa comprende, de conformidad con los artículos 18, 19, 42 y 68 de la Constitución Nacional y la ley 133 de 1994, entre otras cosas, los siguientes elementos: “(i) la libertad de profesar

cualquier creencia religiosa libremente escogida”, (que implica la libertad de información y de expresión sin las cuales la persona no podría formarse una opinión ni expresarla); (ii) la libertad de cambiar de religión y (iii) de no profesar ninguna, entre otras conductas que, no obstante pertenecer el individuo a una religión o confesión religiosas, deben ser respetadas por encima de cualquier propósito de coacción; (...) la posibilidad de (iv) practicarlas sin perturbación o coacción externa, contraria a las propias convicciones, y (v) de realizar actos de oración y de culto, (vi) de recibir asistencia religiosa de la propia confesión en cualquier lugar, incluso los de reclusión, cuarteles y centros médicos, (vii) de conmemorar festividades, (viii) de recibir sepultura digna conforme a los ritos y preceptos de la religión del difunto y a sus deseos o a los de su familia, (ix) a contraer matrimonio y a establecer una familia conforme a la religión y a sus normas, (x) de recibir e impartir libremente educación religiosa o de rehusarla o de (xi) determinar, de conformidad con la propia convicción, la educación de los hijos menores o la de los incapaces bajo su dependencia”.

Sentencia C-088 de 1994

“(…) allí se destaca que todas las confesiones e iglesias son igualmente libres ante la ley, reproduciendo el texto del inciso segundo del artículo 19 de la Carta; allí también se señala que el Estado reconoce la diversidad de creencias religiosas, y se advierte que estas creencias religiosas no pueden constituir motivo de desigualdad o discriminación ante la ley. Desde luego, una consecuencia del derecho a la libertad religiosa es la igualdad entre todas las religiones y cultos y de los individuos en relación con ellos; empero, la igualdad en esta materia no significa uniformidad absoluta, sino que no se produzca discriminación, ni molestia por motivos religiosos o de creencia y culto”

(…)

“Se trata de reforzar las garantías sobre el ejercicio de los derechos fundamentales con los que de diversos modos se relaciona esta libertad, y de destacar que todos los individuos deben gozar de los derechos constitucionales, sin más limitaciones que las establecidas dentro del ordenamiento jurídico en relación con los derechos de los demás; igualmente, se advierte que el ejercicio o práctica de una o de otra religión o creencia religiosa, no puede en ningún caso servir de causa o razón para afirmar o argumentar fórmula alguna de restricción, discriminación o desigualdad”

Sentencia T-621/14

“Sí, esta condición igualitaria presupone para el Estado que (i) el ordenamiento jurídico “funja como receptor-difusor de dicho principio y resistencia-refractaria ante cualquier asomo de discriminación que por razones de origen religioso se pretenda implantar” y (ii) los poderes públicos, en ejercicio de sus facultades, estén subordinados al ordenamiento jurídico, encaminados hacia su respeto y protección, a fin de promover las condiciones para que la igualdad jurídica que se predica de las confesiones religiosas sea de orden material, real y efectivo”

(…)

“En ese entendido, tanto la expedición, interpretación como la aplicación de las disposiciones que desarrollen aspectos atinentes a la libertad religiosa y de culto, deberá procurar la efectividad del principio de igualdad y contrarrestará cualquier situación contraria al mismo. De manera que, en caso de que un precepto contenga un trato desigual injustificado, el mismo sería inconstitucional al desconocer el principio de igualdad en el ejercicio de la libertad religiosa y de cultos”.

5. IMPACTO FISCAL.

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el Acuerdo 761 de 2020, POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI que en su objetivo general y objetivos específicos, directrices, estrategias, programas, proyectos prioritarios que encontramos especialmente consagrados en los siguientes artículos:

Pilar III – Construcción de Comunidad y Cultura Ciudadana

Artículo 32. Bogotá vive los Derechos Humanos.

El objetivo de este programa es garantizar espacios incluyentes, plurales y respetuosos de la dignidad humana, y de las libertades civiles, religiosas y políticas de la ciudadanía; con el fin de dotarla de herramientas efectivas para la protección y apropiación de sus derechos humanos y convertirlos en cogestores y agentes activos en la construcción de su propio bienestar.

Eje Transversal IV –Gobierno legítimo, fortalecimiento local, y eficiente.

Artículo 56. Definición – Gobierno legítimo y eficiente.

Este eje Prevé las acciones para restaurar la confianza institucional y el buen gobierno de la ciudad tanto en el nivel distrital como en el local, de forma tal que esté orientado al servicio ciudadano y que incorpore como práctica habitual el evaluar las diferentes alternativas para optimizar los procedimientos y costos de la prestación de los servicios procurando siempre la mejor relación costo-beneficio. Promoverá la transparencia, la integridad y la lucha contra la corrupción, incentivando además la participación ciudadana.

A la vez, Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2002, la presente iniciativa es compatible con el marco fiscal a mediano plazo, ya que no genera gastos adicionales, así fue ratificado por la administración Distrital, en los comentarios al Proyecto de Acuerdo 335 de 2018.

Por tanto, no puede afirmarse que esta iniciativa genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto implican desarrollar los mandatos del Acuerdo No. 761 de 2020, 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”.

Cordialmente,

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No. 054 DE 2021

PRIMER DEBATE

"POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 013 DE 2000"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las otorgadas en la Constitución Política y en el Artículo 12, numeral 1º del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1º.- Adiciónese al artículo 5 del Acuerdo 013 de 2000 un numeral del siguiente tenor:

- Misiones, con personería Jurídica reconocida por el Ministerio del Interior.
- Confesiones religiosas, con personería Jurídica reconocida por el Ministerio del Interior.
- Comunidades religiosas con personería Jurídica reconocida por el Ministerio del Interior.
- Organizaciones religiosas sociales, con personería Jurídica reconocida por el Ministerio del Interior.
- Organizaciones No Gubernamentales (ONG), de carácter religioso debidamente certificadas o inscritas en la Cámara de Comercio.

Artículo 2º.- Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, a los ____ días del mes de _____ de 2020

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 055 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE EN EL CONCEJO DE BOGOTÁ A LAS MUJERES QUE CUMPLIERON UN PAPEL DESTACADO EN DISTINTOS PROCESOS HISTÓRICOS DE COLOMBIA”

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto realizar un reconocimiento, conmemoración y reivindicación a mujeres que cumplieron un papel destacado en distintos procesos históricos en la política de Colombia y han marcado, esto mediante la elaboración e instalación de cuatro (4) retratos pictóricos en el Recinto los Comuneros del Concejo de Bogotá, correspondientes a las heroínas: ***Manuela Beltrán, Policarpa Salavarrieta, María Cano y María Currea.***

II. JUSTIFICACIÓN

Las mujeres desde siempre han recorrido un camino lleno de obstáculos para superar el rotulo de madre como única responsabilidad que le ha impuesto la sociedad, y a pesar de esto ellas se han logrado evolucionar en su participación e influencia en distintos escenarios de la vida. En la antigüedad las mujeres se dedicaban de manera exclusiva a la familia y la recolección, mientras los hombres a la cacería, lo cual relacionó las actividades directamente a la fuerza física, limitando el desarrollo de las mismas al género.

El mundo comenzó a avanzar en favorecimiento al género masculino, siendo estos los únicos que tenían garantías y derechos para acceder al conocimiento, para elegir y ser elegidos, entre otros, lo cual comenzó a abrir brechas, relegando paulatinamente a las mujeres, reduciéndolas cada vez más a cumplir una única labor como madres dentro de los hogares.

De tal manera, que históricamente las mujeres han cumplido un papel destacado, teniendo en cuenta, como se mencionó anteriormente, que la sociedad les ha asignado la responsabilidad directa del cuidado, la familia y la reproducción, no obstante, esto no ha sido un impedimento ni limitación para su desarrollo como sujetos políticos, como miembros de un colectivo que demandan igualdad de derechos entre hombres y mujeres.

Fue en 1918, con la Primera Guerra Mundial cuando las mujeres tuvieron derecho a salir de sus casas y cumplir algunas otras labores, debido a que los hombres se concentraron en ir a la guerra. Poco a poco esta situación ha ido evolucionando y a partir de exigencias y luchas las mujeres han logrado hacerse un espacio propio y determinante en la sociedad.

Situación en la que se ha avanzado a nivel mundial y particularmente lo que compete a la historia colombiana, teniendo en cuenta que se ha contado con destacadas mujeres en el desarrollo de los distintos procesos de independencia, reivindicación y defensa de los derechos y las libertades, lo cual es de vital importancia para la memoria histórica del país, al recordar y conmemorar su gran labor.

Reconocer la participación política, social y económica de las mujeres en Colombia, permite identificar lideresas que la historia poco ha destacado y no por eso fueron menos importantes sus aportes en las luchas reivindicativas por la defensa e igualdad de derechos de los pueblos.

La historiografía con un enfoque en la mujer, pretende destacar el papel de ellas situando su presencia y protagonismo en los contextos de tensiones sociales y guerras en que les correspondió vivir, reconociéndolas más, como personalidades autónomas y dueñas de sus decisiones, aún en condiciones adversas, y menos como sujetas pasivas o victimizadas. (Martínez 2012).

Es así como las heroínas de la independencia en Colombia se construyeron como ofrecimiento nacional terminando el siglo XIX, y cobrando esplendor en las primeras décadas del siglo XX en las “Celebraciones Centenarias”, creando referentes de identidad colectiva, –en este caso– identidad hacia las mujeres. (Eraso, 2011)

Dentro de la literatura histórica sobre el papel de la mujer en la independencia del país se reconoce ampliamente, su labor de liderazgo en la gesta autonómica de los distintos movimientos independistas debe ser exaltado, y no solo como colaboradoras de los procesos sino como lideresas absolutas dentro de las mismas tropas dándole un valor añadido de valentía a las gestas heroicas, así como lo destacó el historiador Carlos Díaz (1998):

“Aparece un acto supremo; jamás se humillaron, jamás se arrepintieron, desafiaron a la muerte y a sus verdugos con valor sublime, marcharon erguidas y firmes, las unas hacia el cadalso, las otras hacia las prisiones y el destierro. Mientras que en algunos de los próceres hubo cierto desfallecimiento, propio de la triste condición humana, ante el fin que les aguardaba, en las mujeres colombianas, sin excepción, nada de esto hubo, su desafiadora actitud, su altanera presencia, su desprecio ante los ultrajes, su serena resignación, su valor personal y civil ante la adversidad, la firmeza de su carácter, que jamás vaciló, que nunca se abatió, las hacen incomparables, se igualan, en su patriótico heroísmo, con las más bellas y las más altivas mujeres de los pasados tiempos (p. 5).

Su papel esencial y poco reconocido aunado a su preparación intelectual, ha sido ignorado por los reconocimientos públicos y deben comenzar a destacarse:

“Ellas complementaban su sensibilidad social con la preparación intelectual, lo que les permitía organizar tertulias, intercambiar ideas, discutir y planear las acciones para liberarse del yugo español. Este selecto grupo lo caracterizó su composición heterogénea, mujeres imprescindibles para completar la obra de la independencia, que hicieron posible ese sueño de la libertad. Las que hablaban inglés y francés se encargaban de leer y hacer las traducciones de temas principales que se discutían en Norteamérica y Europa para los encuentros. En Bogotá y Quito, las mujeres atendían y auspiciaban reuniones de patriotas.” (Velásquez, 2004)

Solo por mencionar algunos hechos, se identifica en las primeras décadas del siglo XX, el Movimiento por la Liberación de la Mujer donde las mujeres lucharon por su libertad sexual. A nivel nacional las mujeres se organizaron en los años 20 para exigir aumento salarial y despidos por abusos sexuales a trabajadoras en las textileras. En los años 30 la lucha de las mujeres estuvo ligada a los movimientos populares regionales y sindicalistas, donde un gran grupo de mujeres de clase media y

alta iniciaron una lucha de igualdades y uno de los resultados fue la Ley 28 que dictó la libre administración y disposición de los bienes de cada uno de los cónyuges y otorgó a la mujer la facultad de comparecer libremente en juicio. Como resultado de otras luchas de las mujeres, se logró que en 1933 la mujer pueda ingresar a la universidad y en 1936 tuvo el derecho de ocupar funciones públicas. En 1954 por Asamblea Constituyente se consiguió el derecho al voto para las mujeres.

Los libros no alcanzan a recopilar y contar la ardua labor desarrollada por las mujeres a lo largo de la historia, donde ellas también han entregado la vida por la defensa de sus derechos, de sus familias y el colectivo, mientras al mismo tiempo se mantienen e incluso se han ampliado las brechas económicas, laborales y académicas entre hombres y mujeres.

En tal sentido, el destacar y promover la participación plena y efectiva de las mujeres en igualdad de oportunidades en todos los escenarios políticos, económicos y sociales, ha permitido históricamente avanzar en la lucha por el cierre y eliminación de las ya mencionadas brechas. Es así que la presencia y el reconocimiento de cada vez más mujeres lideresas, ha resultado ser un factor determinante para avanzar en lo relacionado con la equidad de género y la reducción en aspectos relacionados con la discriminación y la violencia.

Finalmente, elegir entre tantas mujeres luchadoras y lideresas para realizar un reconocimiento en el Recinto de los Comuneros del Concejo de Bogotá mediante retrato pictográfico, resulta ser una labor compleja, en el entendido que son muchas las merecedoras de este, no obstante, aquí se propone destacar a cuatro (4) de las principales mujeres lideresas para la historia colombiana: ,

1. Manuela Beltrán

Nació el 14 de mayo de 1724 en la Parroquia de Nuestra Señora del Socorro y tenía al momento de la insurrección comunera, 57 años de edad.

En el municipio de Socorro (Santander) para el año 1781 hubo un aumento de aranceles, situación que se volvió insostenible para la comunidad que cada vez conseguía menos dinero, lo cual despertó la indignación del pueblo. Frente a esta situación, Manuela Beltrán comenzó a difundir su postura de inconformismo y supo que muchas personas estaban a favor de ella. Entonces, es el **16 de marzo de 1781 cuando la población se manifestó** en la plaza pública y fue Manuela quien arrancó el edicto del Ayuntamiento de El Socorro y lo lanzó al suelo. En este documento se fijaba y anunciaba el alza de los impuestos específicamente de Armada y Barlovento. Este acto llenó de valentía a dos mil manifestantes más. Este fue el primer evento que sirvió de antecedente a la revolución de los Comuneros, lo cual rápidamente provocó la multiplicación de insurrección en otras zonas.

2. Policarpa Salavarrieta

Más conocida como la “Pola”, llegó a Bogotá en el año de 1817, para trabajar como costurera, un oficio que disimulaba su verdadera misión, cuál era la de conspirar contra el gobierno del Virrey Sámano. La “Pola” colaboraba al ejército libertador como mensajera de la guerrilla de los Llanos, ayudaba con las compras del material de guerra, y reclutaba a jóvenes para que se vincularan al ejército patriota. (Blanco & Poveda, 2009).

Fue una heroína de la Independencia, del terror impuesto en la Nueva Granada a principios del siglo XIX, durante la reconquista española.

La labor de la “Pola” ha sido resaltada en la literatura especializada sobre la materia de la siguiente forma:

Con su actividad arriesgada para mantener al ejército patriota informado de los movimientos de los realistas, mostró que era una mujer astuta y dotada de cualidades inteligentes.

Se educó y fue consecuente con su deber de educar a los demás –función que desempeñó por un año en la escuelita de Guaduas, su ciudad natal–, se infiltró como costurera en casas de realistas y, con profunda convicción, motivó a soldados para que abandonaran las filas realistas y se integraran a las independentistas.

Con tan solo 21 años, las palabras de la Pola ya revelaban la claridad política y la formación ideológica con la que se había preparado para servir como pilar fundamental del movimiento independentista. Aunque ella siempre consideró que no era más que un eslabón de una cadena integrada por valiosas personas, su presencia y arriesgada actividad fermentaron las bases de la independencia de la Nueva Granada. (Machado, 2018)

Como una pequeña muestra de la valentía del liderazgo de Policarpa es importante resaltar sus palabras antes de ser fusilada por el ejército en Bogotá el 14 de noviembre de 1817.:

“Ojalá me fusilasen aquí mismo, para no ver a americanos como vos, mayor Córdoba, sirviendo de instrumento a nuestros verdugos. Pero el día llegará, ¡españoles...! ¡El día llegará en que a esta ciudad entren las tropas de la libertad y de la justicia, y entonces temed, que en vano serán vuestras súplicas y gemidos! Solo me duele la suerte oscura de mi patria [...]. ¡Pueblo de Santafé! Muero inocente, solo por buscar la independencia de mi Patria. ¿Y vais a permitir que se cometa el crimen? Dios eterno, ved esta injusticia (Forero, 1972)”

3. María Cano

María Cano nació en Medellín el 12 de agosto de 1887. Desde niña estuvo marcada por el compromiso social, pero también por la represión y las persecuciones. Fue poeta y líder, dirigió la lucha por los derechos civiles fundamentales y por los derechos de los trabajadores asalariados, encabezando las huelgas obreras y organizando a la población civil por la defensa de sus derechos. Inició su activismo político y sindical en las minas de Segovia y Remedios defendiendo los derechos de la clase trabajadora y de las mujeres.

Hizo parte del movimiento literario a principios de los años veinte. El 1ro de mayo de 1925 fue proclamada por obreros, artesanos, contratistas y maestros de obra como la **Flor del Trabajo**. Fue una mujer crítica y en sus análisis hacía énfasis a los temas relacionados al género, dado que identificaba que aun en las posturas más transformadoras persistía un machismo multiplicador. Así mismo, anhelaba la democratización de la cultura, que llegara a todo el mundo, a los obreros, las mujeres y los niños, lo cual permitiera enfrentar con argumentos la dominación del poder; para ello apertura una biblioteca pública. Murió el 26 de abril de 1967.

4. María Currea

Nació el 28 de mayo de 1890. Fue enfermera, filósofa y escritora colombiana reconocida como líder de la lucha por los derechos de la mujer y abanderó la participación política de las mujeres. Fue representante por Colombia en la Comisión Interamericana de Mujeres entre los años 1938 y 1948.

En 1954 fundó con Bertha Hernández la Organización Nacional Femenina y fue incluida por el gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla en la comisión para apoyar la causa del sufragio femenino en la Asamblea Constituyente. También hizo parte de la Unión Femenina de Colombia y Alianza Femenina de Colombia, con quienes lideró proyectos políticos para lograr la ciudadanía femenina, de tal manera que el 25 de agosto de 1954 se aprobó el Acto Legislativo Nro. 3 el cual certificó la ciudadanía a las colombianas, lo que les permitió a las mujeres por primera vez en diciembre de 1957 el derecho al voto. Posterior a ello, junto con otras mujeres recorrieron el país impulsando la obtención de la cedula de las colombianas, para que sufragaran por primera vez 1.835.255 mujeres en el plebiscito de diciembre de 1957.

En 1959 fue elegida concejal de Bogotá, primera mujer en alcanzar ese cargo. En diciembre de 1960 fue designada "Mujer de las Américas" por la Organización de Estados Americanos (OEA).

Participó directamente y de manera destacada en organizaciones como la Cruz Roja Colombiana desde el Voluntariado de las Damas Grises de Bogotá y el Voluntariado de Socorrismo y la Junta Directiva de Profamilia. Fundó la Escuela de Enfermería en la Cruz Roja y la Asociación Colombiana de Recreación, que fue el inicio de Coldeportes. Escribió múltiples ensayos sobre los derechos políticos y civiles de las mujeres.

III. MARCO JURÍDICO

La actual iniciativa como fórmula de reconocimiento y reivindicación del papel de la mujer tiene asidero en la siguiente normativa:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

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.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 43. La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de éste subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada.

El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia.

LEGISLACIÓN

Ley 1257 de 2008. Por medio de la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia contra las mujeres, se reforman los códigos penales, de procedimiento penal y la ley 294 de 1996”.

IV. COMPETENCIA

El Concejo de Bogotá es competente para dictar normas relacionadas con el objeto del proyecto de acuerdo, según las disposiciones Constitucionales, así mismo el Decreto Ley 1421 de 1993, en su Artículo 12, Numeral 1, le concede al Concejo atribuciones para dictar normas.

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

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

V. IMPACTO FISCAL

Este proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, porque se trata de hacer un reconocimiento que se atenderá con el presupuesto y rubros destinados para tal fin en el Concejo de Bogotá.

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 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”.

Con fundamento en los argumentos expuestos, ponemos a consideración del Honorable Concejo de la Ciudad la presente iniciativa.

Cordialmente,

EMEL ROJAS CASTILLO

Concejal de Bogotá
Colombia Justa Libres
Autor

HEIDY LORENA SANCHEZ

Concejala de Bogotá
Colombia Humana – UP - MAIS
Autora

ANA TERESA BERNAL

Concejala de Bogotá
Colombia Humana – UP – MAIS
Autora

NO HAY FIRMA DIGITAL

MARIA SUSANA MUHAMAD

Concejala de Bogotá
Colombia Humana – UP - MAIS
Autora

MARTÍN RIVERA ALZATE

Concejal de Bogotá
Alianza Verde
Autor

BIBLIOGRAFÍA

Díaz, C. (1998). Las mujeres de la independencia. Bogotá: Editorial Kelly.

Eraso, J. C. G. (2011). Representaciones de las mujeres en la Independencia desde la historiografía colombiana. HISTORELo. Revista de historia regional y local, 3(5), 169-190.

Forero, P. (1972). Las heroínas olvidadas de la independencia. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional-Instituto Colombiano de Cultura.

Machado Pardo, L. (2018). El papel de la mujer en la independencia colombiana. Cultura Latinoamericana, Vol. 27, no. 1 (ene.-jun., 2018); p. 74-98.

Martínez Hoyos, F. (2012). Heroínas incómodas: la mujer en la independencia de Hispanoamérica. Ediciones Rubeo.

Velásquez, M. (Dir.) (2004). Las mujeres en la historia de Colombia, t. i, Bogotá: Grupo Editorial Norma.

PROYECTO DE ACUERDO No. 055 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE RINDE HOMENAJE EN EL CONCEJO DE BOGOTÁ A LAS MUJERES QUE PARTICIPARON EN EL PROCESO DE INDEPENDENCIA DE COLOMBIA”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. Ubicar retratos de cuatro (4) mujeres destacadas para la memoria colombiana: Manuela Beltrán, Policarpa Salavarrieta, María Cano y María Currea de Aya. Esto como parte de la labor que se viene desarrollando dentro del Concejo de Bogotá, en perspectiva de visibilizar la participación política plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo en todos los escenarios políticos, sociales y económicos.

ARTÍCULO 2. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PROYECTO DE ACUERDO No. 056 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL MES DE SEPTIEMBRE COMO EL MES DE LA PALABRA ESCRITA Y HABLADA EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Exposición de motivos

1. Objeto

Este proyecto tiene el propósito de incentivar en todas las Instituciones Educativas del Distrito la palabra hablada y escrita, de forma tal que el leer, escribir, hablar y actuar se convierta en un hábito diario de los estudiantes de la ciudad, para que no solo mejoren sus niveles escolares en áreas como comprensión lectora, sino que también crezca de manera satisfactoria su conocimiento personal y capacidad intelectual.

2. Exposición de Motivos

La palabra tiene origen desde que Dios expresa su primera orden a la tierra, cuando dice: “Sea la luz y fue la luz” (Génesis 1 – 3), es pues desde el principio de los tiempos la palabra la forma de comunicación entre los seres humanos, es una forma de expresión que declara algo para darlo a entender; en tiempos antiguos se utilizaban las cartas, poemas, las obras teatrales para mostrar realidades de la sociedad, enviar mensajes, declarar amores y desamores, historias como Romeo y Julieta, realidades sociales como Hamlet, los cuentos por años divertieron y enseñaron hermosas historias a los niños; En fin, la palabra ha sido utilizada en muchas formas de expresión; con la palabra hablada y escrita se ha logrado ganar guerras, también se han perdido vidas, pero en cualquiera de estos casos ha sido la palabra vital para definir sus desenlaces.

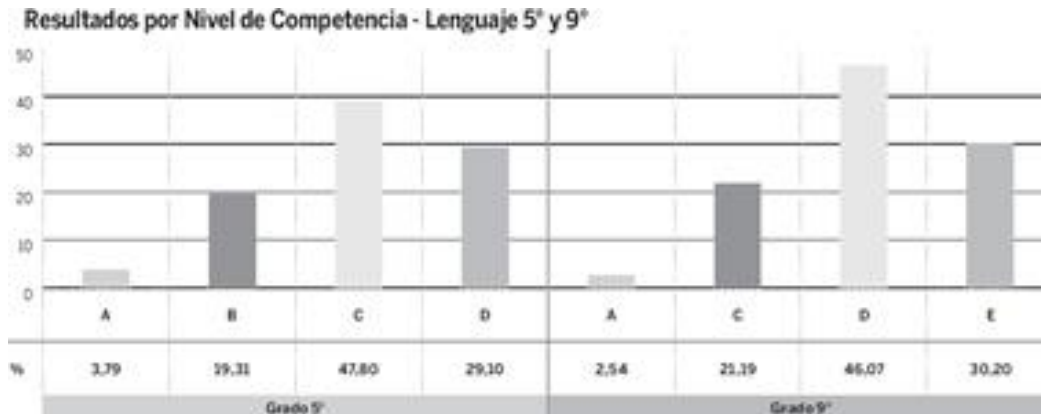
Hoy en día, con el avance desbordado de la tecnología, la palabra ha perdido su valor intrínseco, las comunicaciones de las personas son netamente virtuales y las relaciones se han convertido en situaciones momentáneas, las amistades no duran, los niños no leen sus cuentos, las personas han perdido el entusiasmo por ir al teatro y los poemas han pasado a ser tan solo parte de la historia; por esto es importante rescatar el valor de la palabra en nuestros niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la ciudad, que sean ellos quienes con su imaginación logren crear grandes historias, aventuras, obras, poemas, etc., no solo de amor, tristeza, desamor, alegría, sino de amistades verdaderas y duraderas.

El Ministerio de Educación²⁷ en las pruebas saber del año 2018, realizó un análisis de los resultados según las áreas evaluadas por el ICFES, para los grados 5to y 9no, en donde los resultados de lenguaje, que evalúan comprensión lectora, redacción y lenguaje como tal, se muestran así:

“Con los estándares de Lenguaje se espera que los estudiantes desarrollen habilidades y destrezas comunicativas, así como la capacidad de reflexionar crítica y éticamente sobre los contenidos y estructuras de diferentes acciones de comunicación (leer, hablar, escuchar, escribir y comprender), tanto en el lenguaje verbal, como en el no verbal.

²⁷ <https://www.mineduccion.gov.co/1621/article-107411.html>

Las Pruebas Saber en Lenguaje evalúan dos competencias: la textual, referida a la capacidad para comprender e interpretar el sentido y la estructura de diferentes textos; y la discursiva, que implica la capacidad para asumir una posición frente a la lectura, usando diferentes estrategias de pensamiento y produciendo nuevos significados. Estas competencias se deben evidenciar en la estructura y organización de un texto, el significado y sentido del mismo y los contextos y fines de la comunicación (componentes de la prueba), según los tres niveles de competencia: literal, inferencial y crítico.



Los resultados nacionales en Lenguaje muestran que en los grados 5° y 9°, casi la mitad de los estudiantes superó el nivel literal de lectura (extraer información explícita de los textos) y pasó al inferencial (C en 5° y D en 9°).

Estos niños, niñas y jóvenes pueden, entre otras cosas, identificar estrategias comunicativas (utilizadas en el lenguaje verbal y no verbal), diferenciar tipos de textos y comprender su significado global (como una narración o un poema), o interpretar las intenciones comunicativas de un texto (informar, entretener, etc.). Aproximadamente la tercera parte de los estudiantes, en cada uno de los grados, alcanzó el nivel más desarrollado de competencia (crítico), lo que implica que son capaces de comprender con mayor profundidad textos como los que enfrentaron en la Prueba, creando sus propios modelos de interpretación o tomando una posición crítica al respecto.”

Es decir que estos resultados nos muestran que los estudiantes en estas pruebas mostraron diferentes destrezas haciendo un comparativo entre los grados quinto y noveno, por ejemplo, los estudiantes de grado quinto demostraron más competencia para los aspectos organizativos y estructurales de diferentes textos, lo que significa que pueden construir textos coherentes, claros y organizados. El componente de contextos y fines de la comunicación fue el que menos dominaron. Esto indica que estos niños y niñas presentan dificultades para comprender con mayor profundidad los contextos e intenciones de diferentes textos (a quién está dirigido, cuál es la finalidad del mismo y cuál es la estructura de su redacción según sus fines).

Por el contrario, los estudiantes del grado noveno demostraron más capacidad para la producción comunicativa que para la interpretación y la comprensión de aspectos de forma, contenido y función de un texto. En términos generales, los estudiantes evidencian una mayor capacidad para comprender los textos de manera global, que para comprender críticamente los diferentes aspectos de lo que leen.

El Ministerio de Educación, en este caso puntual, hace la siguiente sugerencia a los colegios frente a estos resultados: **“Tanto en grado 5° como en 9° es necesario fomentar una lectura que supere la comprensión superficial y promueva una comunicación con sentido y significado. Es importante que los estudiantes reflexionen críticamente sobre lo que leen e interpreten con mayor complejidad los textos que enfrentan en la escuela y en otros escenarios de su cotidianidad.”** (Subrayado fuera del texto original).

Ahora bien el **Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación** (ICFES) publicó las estadísticas sobre el desempeño de los estudiantes de las pruebas Saber 11 haciendo una comparación entre el año 2019 contra el año inmediatamente anterior 2018.

En esta comparación se logran ver diferentes variaciones en cuanto a la calificación de los estudiantes, en términos generales, un total de 546 mil 212 estudiantes realizaron la prueba y obtuvieron un promedio general de 246 puntos.

Al comparar estas cifras con los resultados del mismo periodo de 2018, cuando el resultado promedio fue de 251 puntos, hay una baja que si bien es cierto no es significativa sí implica un estancamiento en el desempeño del sistema educativo, esto en la calificación general.

La misma asimetría se evidencia en los puntajes comparados entre colegios oficiales y la educación privada, ya que en los primeros el promedio se calculó en 241, mientras que en los segundos se ubicó en 263, en los resultados del segundo semestre del año 2019.

En cuanto a iniciativas propias en el Distrito, existen diferentes formas de incentivos y programas para el desarrollo de la palabra tanto escrita como hablada como por ejemplo, el Instituto Distrital de las Artes realiza año a año el premio distrital de cuento de la ciudad de Bogotá²⁸, el cual tiene como objetivo el estímulo económico para el trabajo de seis (6) escritores cuya propuesta desde el género de cuento, alcance los más altos niveles de calidad literaria, La Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte²⁹ también cuenta con varios programas, estímulos y becas para grandes y chicos, como por ejemplo el programa “ leer es volar”, “Bogotánitos” y “Arte Dramático”, este último en diferentes expresiones³⁰ (dramático, circo, calle, títeres, y teatro en estudio).

Pero para mejorar estos estándares de calidad de lenguaje en nuestros estudiantes se deben realizar más actividades dentro de los colegios para estimular de forma creativa y lúdica todas las formas de expresión de la palabra; involucrar a los estudiantes en actividades como inventar cuentos, crear poemas, hacer obras de teatro y relatar cuentearía para sacar miles de sonrisas y no solo para los estudiantes dentro del colegio sino para que muestren estas formas de expresión a la comunidad de la localidad en donde se encuentre ubicado el colegio respectivo; así las cosas en los colegios se podrían articular varias actividades en las que los estudiantes se involucren de forma divertida para ellos y que no sea una obligación el leer o escribir; incluir dentro de las escuelas de padres de cada colegio el desarrollo de estas actividades lúdicas, logrando un equipo de trabajo mancomunado, es decir, profesores, alumnos y padres de tal forma que los estudiantes vean divertido el expresarse y no se convierta en un sacrificio o simplemente traten de sacar adelante una buena nota.

²⁸ <https://convocatorias.scrd.gov.co/estimulos/public/convocatoria-pde.xhtml?c=NGJjZmQzYjUtZDkwMy00OTk2LWE5ZjAtMjRiOTA3NmM4OTVm&v=ZjY3ZTdkNTUtZGFjZS00MzU0LWlxNWYtNTA1MWJjZjdkMWM5>

²⁹ <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/bogotánitos/de-la-la-z/teatro>

³⁰ <https://convocatorias.scrd.gov.co/estimulos/public/convocatorias-pde.xhtml?ar=1>

Por lo tanto ponemos a consideración de la Corporación esta iniciativa que pretende que el mes de septiembre sea el mes de la palabra hablada y escrita en todos los colegios distritales de la ciudad, para que en este mes se desarrollen en todas las localidades las actividades q ya han sido nombradas, y sean mostradas tanto dentro de los colegios como fuera de ellos, para que la comunidad también se involucre en ver los resultados del buen desarrollo de las actividades lúdicas de estos colegios.

3. Marco Normativo

- **De orden constitucional**

ARTÍCULO 4º. “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. La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica. La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos. Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo. La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley.”

ARTICULO 27. “El Estado garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra.”

ARTICULO 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.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y

física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.

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 Consejo Superior de la Judicatura, 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.”

ARTÍCULO 71. “La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.”

- **De orden Legal**

LEY 1404 DE 2010 “Por la cual se crea el programa escuela para padres y madres en las instituciones de educación preescolar, básica y media del país”.

LEY 115 de 1994 “Por la cual se expide la ley general de educación”

- **De orden Normativo**

ACUERDO 273 DE 2007 “Por medio del cual se establecen estímulos para promover la calidad de la educación en los colegios oficiales del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

ACUERDO 723 DE 2018 “Por el cual se promueve el programa “escuela de padres y madres” en las instituciones educativas de preescolar, básica y media del distrito capital y se dictan otras disposiciones”.

4. Competencia

Decreto Ley 1421 de 1993

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

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

(...)

13. Regular la preservación y defensa del patrimonio cultural.

5. Impacto Fiscal

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el Acuerdo 741 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””, que, en su objetivo general y objetivos específicos, directrices, estrategias, programas, proyectos prioritarios se encuentran especialmente consagrados en:

Artículo 6: Enfoques. Los enfoque que se desarrollan a continuación determinan la manera como desde la Administración se comprometen y atienden las realidades de quienes habitan el Distrito Capital y su región; por lo tanto, le permiten al gobierno distrital de manera estratégica tratar las distintas problemáticas reconociendo las diferencias de los individuos, las familias, el género, la inclusión y la cultura ciudadana, a la luz del ejercicio del servicio público y la participación ciudadana.

(...)

Este enfoque enfatiza la capacidad de auto transformación y transformación ciudadana, resaltando cuatro aspectos fundamentales: (i) la construcción individual y colectiva de la armonía entre las tres regulaciones: legal, moral y cultural para lograr la convivencia (ii) la educación y la cultura tienen un papel fundamental tanto para explicar la realidad que vivimos como para transformarla; (iii) las personas tienen la capacidad de cooperar en la consecución de bienes colectivos y (iv) el gobierno puede asumir un rol pedagógico proponiendo la participación voluntaria de la ciudadanía en la transformación de ciertos rasgos culturales que afectan el bienestar social, para lo cual se fundamenta en la gobernanza colaborativa enfocada en la responsabilidad de todos en la construcción de ciudad a través de la participación social y decisoria.

Este gobierno fortalecerá los sistemas de información y conocimiento de las prácticas ciudadanas, con el fin de desarrollar acciones colectivas para fomentar el cambio cultural y comportamental prevaleciendo la naturalización de las relaciones entre la sociedad y las poblaciones.

(...)

Artículo 12. Metas trazadoras. Las metas trazadoras del Plan Distrital de Desarrollo serán aquellas cuyo logro puede atribuirse a varios programas y metas, las cuales implican la alineación de esfuerzos entre los gobiernos distrital y nacional y el contexto macroeconómico.

(...)

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

(...)

No	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
----	------------------	-----------	------------	--------------	-----------

24	Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro	Aumentar el porcentaje de la población que realiza prácticas culturales	9,5	Encuesta de Consumo Cultural - Dane 2017	10,5
25	Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro	Aumentar el porcentaje de la población que realiza al menos una práctica vinculada con el patrimonio cultural inmaterial	43,7	Encuesta Bienal de Culturas - SCRD 2019	44
26	Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro	Aumentar el porcentaje de personas que han asistido durante los últimos 12 meses a presentaciones de la OFB	13,7	Encuesta Bienal de Culturas - SCRD 2019	14,50%
No	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
27	Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro	Aumentar el promedio de libros leídos al año por persona	2,7	Encuesta de Consumo Cultural - Dane 2017	3

(...)

Artículo 13. Programas Estratégicos. En el marco del presente Plan Distrital de Desarrollo se considera fundamental la ejecución de los siguientes programas estratégicos:

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

No	Programas Estratégicos	No	Meta estratégica	Indicador	Línea Base	Fuente y año	Meta 2024
1	Oportunidades de educación, salud y cultura para mujeres, jóvenes, niños, niñas y adolescentes	22	Realizar el 100% de las acciones para el fortalecimiento de los estímulos, apoyos concertados y alianzas estratégicas para dinamizar la estrategia sectorial dirigida a fomentar los procesos culturales, artísticos y patrimoniales.	Porcentaje de acciones para el fortalecimiento de los estímulos, apoyos concertados y alianzas estratégicas realizadas	0	SEGPLAN	100%

Por tanto, no puede afirmarse que esta iniciativa genera impacto fiscal toda vez que las acciones que propone este proyecto implican desarrollar los mandatos del Acuerdo 741 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".

Cordialmente.

EMEL ROJAS CASTILLO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

MARCO ACOSTA RICO
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No. 056 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL MES DE SEPTIEMBRE COMO EL MES DE LA PALABRA ESCRITA Y HABLADA EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL DISTRITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

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,

Artículo 1. El presente Acuerdo tiene el propósito de incentivar en todas las Instituciones Educativas del Distrito la palabra hablada y escrita, de forma tal que el leer, escribir, hablar y actuar se convierta en un hábito diario de los estudiantes de la ciudad, para que no solo mejoren sus niveles escolares en áreas como comprensión lectora, sino que también crezca de manera satisfactoria su conocimiento personal y capacidad intelectual.

Artículo 2. La Secretaría de Educación Distrital será la encargada de realizar el diseño, implementación y desarrollo de las actividades a desarrollar de manera mancomunada con los estudiantes y la escuela de padres de los colegios distritales de la ciudad.

Parágrafo 1. La Secretaría de Educación Distrital y la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte promoverán estas actividades lúdicas, incentivos y premios de forma articulada con los colegios distritales de la ciudad, siguiendo los lineamientos descritos en el Plan Distrital de Desarrollo.

Artículo 3. La Administración Distrital llevará un control de los resultados alcanzados por los estudiantes cuando se presenten las pruebas icfes saber. Esta información deberá ser publicada en la página web de la entidad y deberá entregarse un informe anual al Concejo de Bogotá sobre el avance y resultados del desarrollo de este Acuerdo.

Artículo 4. La Administración Distrital podrá, buscar alianzas o articular acciones con otras secretarías distritales que le permitan cumplir el presente Acuerdo.

Artículo 5. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá a los ____ días del mes de _____ de 2020

PROYECTO DE ACUERDO No. 057 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO TÉCNICO PARA LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA, LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE DE CARGA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

MOTIVACIONES:

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

Promover la actualización del estudio técnico para la regulación de circulación de vehículos de transporte de carga y la renovación tecnológica de la flota de transporte de carga.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Conocer el comportamiento de la calidad del aire de Bogotá, tras el inicio de construcción de las grandes obras de infraestructura en la ciudad (PLMB, Regiotram, Transmilenio Av. 68, Transmilenio Av. Cali, entre otros).
- Promover la renovación tecnológica del transporte de carga hacia tecnologías cero y bajas emisiones.
- Actualizar la regulación de la circulación del transporte de carga de la ciudad.

2. ASPECTOS GENERALES.

El concepto de salud, según la definición que la Organización Mundial de la Salud (OMS) hace del término, es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades (OMS, 1946). El concepto se hizo oficial en 1948 y aún se mantiene vigente.

Así mismo, la OMS señala que la salud ambiental está relacionada con todos los factores físicos, químicos y biológicos externos de una persona. Es decir, que engloba factores ambientales que podrían incidir en la salud y se basa en la prevención de las enfermedades y en la creación de ambientes propicios para la salud. El Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales de la Salud de la OMS calcula que un 24% de la carga mundial de morbilidad y un 23% de la mortalidad son atribuibles a factores medioambientales.

SALUD Y CALIDAD DEL AIRE

Contar con aire limpio es un requisito básico para la salud, la subsistencia y el bienestar humano. Su calidad es considerada como un factor de importancia en la determinación del índice de calidad de vida de los centros urbanos, volviéndolos atractivos para vivir e invertir (Rojas, 2007).

De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía IEA (2016), la contaminación del aire es el efecto causado por las concentraciones de sólidos, líquidos o gases en el aire que tienen un impacto negativo en el entorno y las personas. Este impacto, es conocido como contaminación atmosférica,

el cual se ha convertido en una problemática prioritaria en la agenda pública de varios países alrededor del mundo. Ejemplo de ello es el pacto firmado el 25 de septiembre de 2015, donde 193 países, entre ellos Colombia, adoptaron un conjunto de compromisos globales conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS. Entre estos se incluyó la meta de reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo a 2030 (DNP, 2016). En particular, el Objetivo 3 de Desarrollo Sostenible “Salud y Bienestar”, especifica que 7 millones de personas mueren cada año a causa de la exposición a finas partículas en el aire contaminado (PNUD, 2015).

Esta contaminación se debe principalmente a la combustión de combustibles fósiles, utilizados en los diferentes procesos del sector transporte e industria, los cuales emiten sustancias gaseosas como Ozono (O₃), Monóxido y Dióxido de Carbono (CO y CO₂), Óxidos de Nitrógeno y Azufre (NO_x y SO_x), Compuestos Orgánicos Volátiles (COV), y material particulado (PM) como PM₁₀, PM_{2,5}, Black Carbon y partículas ultra finas.

Esta emisión de sustancias aumenta la concentración de estos contaminantes en la atmósfera, haciendo que sean perjudiciales para los seres vivos y alterando los ciclos biogeoquímicos. De allí el concepto de calidad del aire, el cual es un indicador que refleja las concentraciones de sustancias presentes en el aire: entre mayores concentraciones de estas sustancias, mayor contaminación atmosférica y más baja la calidad del aire. De acuerdo con lo anterior, el mayor reto en términos de calidad del aire es disminuir las concentraciones de PM, pues se ha convertido en el tipo de contaminante usado como criterio de comparación a nivel mundial y nacional (Veeduría Distrital, 2018).

CALIDAD DEL AIRE EN BOGOTÁ

En Bogotá, se han reducido las concentraciones de PM₁₀ y PM_{2,5} entre 2012 y 2017, lo cual pudo ser causado por la confluencia de varias acciones, como: 1) la integración del transporte público, acompañado del mejoramiento de la tecnología del parque automotor y la eficiencia en las rutas; 2) el seguimiento y control a la industria por emisiones atmosféricas contaminantes; 3) el aumento de los días sin carro en la ciudad; y 4) el cambio de la tecnología en los vehículos propulsados con motor de ciclo de dos tiempos de acuerdo a lo establecido en el artículo 1 del Decreto 497 de 2011.

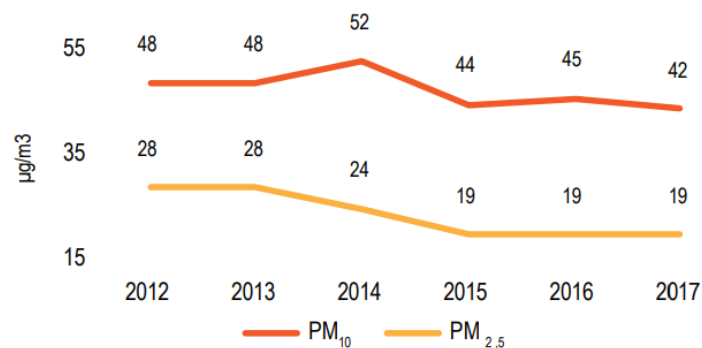


Figura 1. Comportamiento de las concentraciones anuales de PM₁₀ y PM_{2,5} en Bogotá (2012-2017). Fuente: Veeduría Distrital, con base en información reportada por la SDA (2017a y 2017b)

El Departamento Nacional de Planeación en 2015, realizó un estudio en donde identificó que el 10,5% (3.219) del total de las muertes en Bogotá se atribuyen a la contaminación del aire, lo que generó costos de aproximadamente \$4,2 billones, lo que equivale al 2,5% del PIB de la ciudad, impactando la competitividad de la misma (DNP, 2017).

FUENTES MÓVILES EN LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE

En el primer trimestre de los últimos años, se presentó un aumento considerable de los niveles de PM 2,5 en Bogotá, lo que llevo a la Administración a declarar alerta amarilla por contaminación atmosférica en la ciudad. Según la SDA, la emisión de este contaminante está directamente asociado a los procesos de combustión (especialmente diésel), siendo las fuentes móviles (transporte) las mayores aportantes de contaminación atmosférica en la ciudad, con cerca de 1.475 ton/año de PM10 y 1.224 ton/año de PM2,5 en el 2014 (SDA, 2017c).

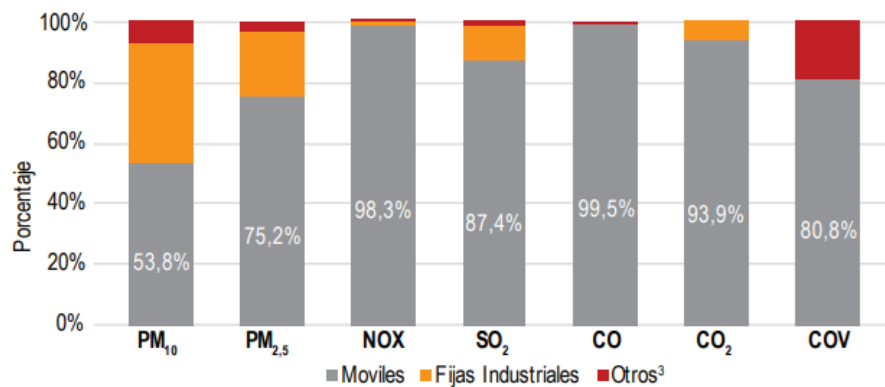


Figura 2. Contribución aproximada por fuente y contaminante. Fuente: SDA, 2017c.

El aporte de contaminantes de las fuentes móviles se debe principalmente a su distribución modal, composición y la tecnología utilizada. Según la Encuesta de Movilidad en el 2015, de los 17,2 millones viajes realizados en la zona de estudio, la mayor cantidad se realizaron en transporte público (SITP troncal y zonal) con un 37%.

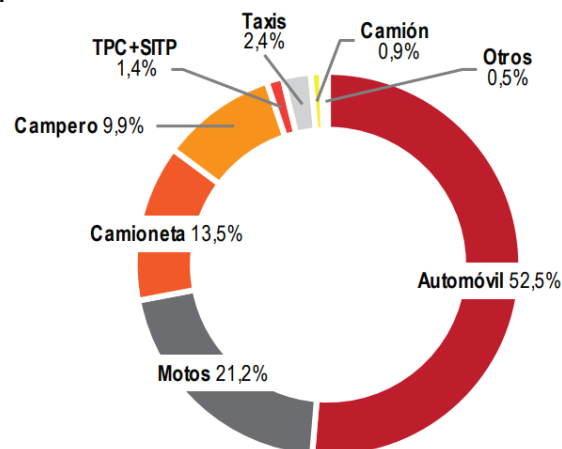


Figura 3. Composición de las fuentes móviles en la ciudad. Fuente: Veeduría distrital con base en información de la SDM (2015)

De lo anterior, es necesario resaltar que i) el SITP en su componente trocal y zonal, opera con una flota compuesta en su mayoría por buses de estándar de emisión EURO II (45%), III (8%), IV (14%), V (31%) e híbridos (2%) (SDA 2018b), y que dicha operación (buses articulados y biarticulados) aporta contaminantes atmosféricos por su combustión; y ii) **que el transporte de carga es uno de los principales aportantes de emisiones que afectan la calidad del aire de la ciudad, y su operación se encuentra relacionada con la logística de despacho de materias primas e insumos en la ciudad y la tecnología con la que funcionan.**

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD.

La elevada edad del parque automotor de transporte de carga por carretera en el país es en la actualidad una de las principales barreras para lograr mayor eficiencia en términos de costos, tiempos, calidad, confiabilidad, trazabilidad y sincronización en la cadena logística nacional, representando un impacto negativo en la productividad del transportador de carga (DNP, 2019)

En promedio la edad del parque automotor de carga en Colombia es de veintiún años, cifra superior al promedio de América Latina (quince años) y más del doble del promedio registrado en los países desarrollados (ocho años) (Barbero, 2017). Lo anterior, incide en los niveles de productividad y competitividad del sector transporte de carga, al igual que acentúa externalidades negativas del transporte tales como la siniestralidad vial y la contaminación ambiental (DNP, 2019).

Según el inventario de emisiones de Bogotá, el 42% de las emisiones de Material Particulado proveniente fuentes móviles son causadas por el transporte de carga (Secretaría Distrital de Ambiente, 2017).

Consciente de esto, a través del Contrato 2018-1654, la Secretaría Distrital de Movilidad le encargó a la firma EPYPSA la elaboración de un estudio técnico para “Realizar una Evaluación y proponer una regulación de la circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá D.C.”, y con base en este expidió el Decreto 840 de 2019 “Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”. Posteriormente, y bajo la decisión de la presente administración, la Secretaría Distrital de Movilidad llegó a un acuerdo con el gremio transportador, y mediante el Decreto 077 de 2020 modificó el Decreto 840 de 2019.

El artículo 6 del Decreto 077 de 2020 establece que hay vehículos de carga que estarán exceptuados de las restricciones establecidas en el Decreto. Entra las excepciones se encuentra la siguiente:

Excepción	Categoría Excluida	Descripción
8	Vehículos de transporte de maquinaria y materiales para obras públicas	Aplica a vehículos de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio, siempre y cuando la obra asociada a la actividad cuente con Plan de Manejo de Tránsito-PMT aprobado y vigente de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Los interesados deberán inscribir cada

		uno de los vehículos con su información de clase, marca, línea, modelo y placa única nacional.
--	--	--

Por otro lado, la administración declaró la obra pública como sector estratégico para la reactivación económica. Específicamente, el artículo 30 del Plan de Desarrollo Distrital dice:

“Artículo 30. Reactivación económica a partir de la construcción de obra, infraestructura pública e impulso a la construcción privada y la industria manufacturera en el marco de la emergencia de la pandemia por COVID-19. Como estrategia de reactivación económica, la administración distrital impulsará el sector de la construcción a través de la contratación oportuna de las obras públicas previstas en el plan de inversiones del presente Acuerdo, y promoverá la construcción de obras privadas y la manufactura a través de la agilización en la expedición de normas y trámites a cargo de las entidades distritales, que para el efecto coordinará la Secretaría Distrital del Hábitat.” ...

En ese sentido, y considerando la cantidad de obras de infraestructura que se ejecutarán durante la administración en curso, surge la preocupación en torno a la afectación de la movilidad y de la calidad del aire que pueden generar actividades como el transporte de material de construcción y de RCD, que hacen parte del proceso de construcción de estas obras.

Por ejemplo, la Empresa Metro de Bogotá manifestó que las obras de infraestructura pueden tomar el material de construcción de rocas de origen aluvial de sitios como Usme, Guasca, Guatavita, y el río Coello, lo que implica ingreso de transporte de carga desde distintos puntos de la ciudad. Así mismo, manifestó que la obra puede producir alrededor 3'193.000 m³ de RCD, de los cuales no se podrán aprovechar alrededor de 2'235.000, que tendrán que movilizarse hacia canteras de disposición de RCD, que también ocasionarán presión sobre la movilidad y la calidad del aire de la ciudad (EMB, 2020). A esta obra se suman la construcción del Regiotram, de las troncales de Transmilenio por la Av. 68 y la Av. Ciudad de Cali, el Corredor Verde de la Carrera 7ma, la ALO Sur, y las demás obras priorizadas en el artículo 19 del Plan de Desarrollo Distrital, que sin duda generarán presión sobre la movilidad y la calidad del aire de la ciudad.

A partir del Documento CONPES 3963 de 2019, el Gobierno Nacional se comprometió a crear el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga como un patrimonio autónomo constituido mediante celebración de un contrato de fiducia mercantil, con el fin de lograr la transparencia, eficiencia y agilidad tanto de los procesos como de los recursos económicos.

Para la financiación de este fondo se contará con:

- (i) El saldo de los recursos pendientes del programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga;
- (ii) Los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización de registro inicial de vehículos de carga o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno Nacional como requisito para su matrícula inicial;
- (iii) Los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y
- (iv) Los recursos que, de manera subsidiaria, aporte el Gobierno Nacional de acuerdo con el marco de gasto de mediano plazo del sector y el marco fiscal de mediano plazo.

El Gobierno Nacional definió la exención del Impuesto al valor agregado – IVA, en la reposición de vehículos de transporte público o particular de carga, cualquiera que sea su clase, a través del Decreto 221 expedido el 14 de febrero de 2020.

El Ministerio de Transporte destinó 193 mil millones de pesos para la vigencia 2020 y estima que entre 2021 y 2024 los recursos del fondo de modernización ascenderán a los 900 mil millones de pesos.

Con base en ese marco, la Administración Distrital expidió el Decreto 077 de 2020 y firmó el pacto transportador por la calidad del aire y la salud pública junto con el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, y el gremio de los transportadores, acompañando los procesos de reposición de los vehículos, y haciendo seguimiento y monitoreo al siguiente compromiso de renovación de transporte de carga:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Vehículos tipo C2-volquetas	518	864	950	950	864	864	864	864	864	864	864
Vehículos tipo C3-C4	130	216	238	238	216	216	216	216	216	216	216

No obstante, y pese a que el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2023 se planteó reducir en un 10% la concentración media de material particulado en la ciudad, no se establecieron metas específicas que actúen sobre esta transición tecnológica, por lo que es necesario buscar alternativas que contribuyan al cumplimiento de la reducción de la contaminación del aire.

3. JUSTIFICACIÓN

Partiendo del Propósito 2 del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2023 “Un nuevo contrato social y ambiental para Bogotá”, que busca entre otras cosas mejorar la calidad del medio ambiente natural y construido de Bogotá y la región, disminuyendo las afectaciones a la salud producidas por la contaminación del aire en niñas, niños, adolescentes, jóvenes y personas vulnerables y especialmente segregadas y reduciendo los factores de riesgo que inciden en la fragilidad de la población expuesta al riesgo, en el deterioro de los ecosistemas y en la segregación socioeconómica y espacial del área urbana y rural, se requieren medidas que contribuyan al cumplimiento de estos propósitos.

Por otro lado, la caracterización de las emisiones en Bogotá pone a las fuentes móviles como la responsable de tres cuartas partes de la contaminación del aire de la ciudad. Es en este sentido que resulta necesario crear acciones encaminadas a reducir la concentración de contaminantes en la ciudad, particularmente de P.M. 2.5, y la exposición de la ciudadanía a enfermedades respiratorias.

Por último, las metas del CONPES 3963 de 2019, la meta de reducción de un 10% del Material Particulado en la ciudad, y los compromisos del pacto transportador por la calidad del aire necesitan directrices que contribuyan al cumplimiento de estas, que es lo que ofrece el presente proyecto de acuerdo.

4. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA

MARCO JURÍDICO

Constitución Política de Colombia

“Artículo 49. *La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.”*

“Artículo 79. *Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano... 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 95. *Son deberes de la persona y el ciudadano: 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.”*

“Artículo 313. *Corresponde a los concejos: 9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.*

Del orden nacional

La **LEY 9 DE 1979 CÓDIGO SANITARIO NACIONAL.** *“Por la cual se dictan Medidas Sanitarias”* para la protección del Medio Ambiente, en relación con las condiciones sanitarias que afectan la salud humana y para la regulación, legalización y control de las descargas de residuos y materiales que afectan o pueden afectar las condiciones sanitarias del Ambiente.

La **LEY 715 DE 2001.** *“Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud entre otros.”* Establece las competencias y recursos fundamentales de la nación y las entidades territoriales en el sector salud y de salud pública en general y relacionadas con la calidad del aire, en particular.

RESOLUCIÓN 2254 DE 2017. *“Por la cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones”.*

DECRETO 3518 DE 2006. *“Por el cual se crea y reglamenta el Sistema de Vigilancia en Salud Pública y se dictan otras disposiciones”*

RESOLUCIÓN 910 DE 2008. *“Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones”*

RESOLUCIÓN 518 DE 2015. *“Por la cual se dictan disposiciones en relación con la Gestión de la Salud Pública y se establecen directrices para la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas – PIC.”*

Del orden distrital

DECRETO 596 DE 2011. *“Por medio del cual se adopta la Política Distrital de Salud Ambiental para Bogotá 2011 – 2023.”*

DECRETO 595 DE 2015. *“Por el cual se adopta el Sistema de Alertas Tempranas Ambientales de Bogotá para su componente aire, SATAB-aire”.*

RESOLUCIÓN CONJUNTA 2410 DE 2015. *“Por medio de la cual se establece el Índice Bogotano de Calidad del Aire –IBOCA– para la definición de niveles de prevención, alerta o emergencia por contaminación atmosférica en Bogotá D.C. y se toman otras determinaciones”.*

DECRETO 840 DE 2019. *“Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.”*

DECRETO 077 DE 2020. *“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”*

PLAN DECENAL DE SALUD PÚBLICA 2012 – 2021. El cual busca la afectación positiva de los determinantes estructurales de la salud, generar un cambio en el enfoque de la gestión de la salud y mejorar las condiciones de vida y salud a través del fortalecimiento de la acción transectorial, la participación social, las alianzas público-privadas y el desarrollo de las capacidades humanas. La Dimensión - Salud Ambiental, esboza los lineamientos de política relacionados con la prevención de enfermedades de origen zoonótico y otros factores referentes a la Salud Ambiental.

PLAN DECENAL DE DESCONTAMINACIÓN DEL AIRE PARA BOGOTÁ 2010-2020.

AGENDA 2030 DE LA ONU PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE, la cual traza 17 Objetivos (ODS) con 169 metas de carácter integrado e indivisible que comprenden las esferas económicas, sociales y ambientales con el fin de que esta nueva estrategia rijan los programas de desarrollo mundiales durante los próximos 15 años.

Jurisprudencia

respecto del derecho al ambiente sano, relacionado con los derechos a la salud y a la vida la Corte Constitucional en **Sentencia T-154/13**, manifestó:

“(…) La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros (...).”

En ese orden de ideas, la sentencia C-032/19 indico:

“(...) La protección del medio ambiente, que se desprende principalmente de los artículos 8º, 79 y 95 de la Carta Superior, es un objetivo del Estado Social de Derecho que se inscribe en la llamada “Constitución Ecológica” y contempla la protección de los animales como un deber para todos los individuos, la sociedad y el Estado. Así pues, tal interés superior incluye la protección de la fauna ante el padecimiento, el maltrato y la crueldad con algunas excepciones, al igual que de su progresiva desaparición, lo cual refleja un contenido de moral política y conciencia de la responsabilidad que deben tener los seres humanos respecto de otros seres sintientes (...)”.

COMPETENCIA

La competencia del Concejo de Bogotá, D.C. para aprobar esta iniciativa se sustenta jurídicamente en los artículos 313 y 322 de la Constitución Política de Colombia y en los numerales 1 y 25 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, que establece:

❖ Constitución Política de Colombia

“Artículo 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen.”

“Artículo 322<Inciso 1o. modificado por el artículo 1 del Acto Legislativo No. 1 de 2000. El nuevo texto es el siguiente:> Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital. (...) 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.”

❖ Decreto 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”

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

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

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.”

LEGALIDAD

La Corte Constitucional, en sentencia C-710/01 expresa:

“(...) El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto

que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas (...)”.

Así pues, bajo este precepto el proyecto de acuerdo es legal por tener una condición que remite a una situación que se encuadra dentro de los postulados de la ley.

5. IMPACTO FISCAL.

Esta iniciativa se enmarca en lo dispuesto por el Acuerdo 761 de 2020, **“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”** que, en su objetivo general y objetivos específicos, directrices, estrategias, programas, proyectos prioritarios que encontramos especialmente consagrados en el Programa 35 a saber:

“Programa 35. Manejo y prevención de contaminación. Reducir la mortalidad por contaminación del aire por material particulado; realizar el manejo y prevención de la contaminación del aire, prevenir y controlar la propagación de incendios forestales, la contaminación visual y la auditiva del Distrito Capital, mediante el fortalecimiento y ampliación de la red de monitoreo de la calidad del aire, la realización de acciones de evaluación, control y seguimiento a las fuentes fijas, móviles y a centros de diagnóstico automotor; igual que a las fuentes de generación de ruido y a los elementos visuales de publicidad exterior. Implementar y actualizar los proyectos definidos en el Plan Decenal de Descontaminación del Aire de Bogotá, basado en un modelo de gobernanza para proponer un nuevo Plan de Gestión Integral de la calidad del aire con base en la articulación interinstitucional y regional, la planeación sostenible en la participación integral de la comunidad, a través de la aplicación de criterios de justicia ambiental y teniendo en cuenta la incidencia y el aporte regional.”

Por tanto, no puede afirmarse que esta iniciativa genera impacto fiscal, toda vez que las acciones que propone este proyecto implican desarrollar los mandatos del 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”**

Cordialmente,

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá

PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá

ROLANDO GONZALEZ GARCÍA
Concejal de Bogotá

ADRIANA CAROLINA ARBELAEZ
Concejal de Bogotá

REFERENCIAS DEL PROYECTO DE ACUERDO

1. Preámbulo de la Constitución de la Asamblea Mundial de la Salud, adoptada por la Conferencia Sanitaria Internacional, Nueva York, 19-22 de junio de 1946; firmada el 22 de julio de 1946 por los representantes de 61 Estados (Actas oficiales de la Organización Mundial de la Salud, No. 2, p. 100) y que entró en vigor el 7 de abril de 1948. Definición de Salud. Disponible en: <https://www.who.int/es/about/who-we-are/frequently-asked-questions>.
2. OMS. Salud Ambiental. Disponible en: https://www.who.int/topics/environmental_health/es/.
3. Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales en la Salud, OMS. Impacto del medio ambiente en la salud. Disponible en: https://www.who.int/phe/about_us/es/
4. Rojas, Néstor Y. (2007). Aire y problemas ambientales de Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/aire_y_problemas_ambientales_de_bogota.pdf
5. International Energy Agency (2016). Energy and air pollution. Disponible en: <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/13467/1/WorldEnergyOutlookSpecialReport2016EnergyandAirPollution.pdf>
6. DNP (2016). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://sinergia.dnp.gov.co/Paginas/Internas/ODS/%C2%BFQu%C3%A9-es.aspx>
7. PNUD (2015). Objetivo 3: Salud y Bienestar. Disponible en: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-3-good-health-and-well-being.html>
8. Veeduría Distrital (2018). Notas técnicas. Contaminación atmosférica y calidad del aire en Bogotá D.C. Disponible en: https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Veedur%C3%ADa%20Distrital_NotaTecnica_Calidad_del_Aire_en_Bogota.pdf
9. Secretaría de Ambiente (2017a). Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá. Disponible en <http://201.245.192.252:81/home/map>.
10. Secretaría de Ambiente (2017b). Información remitida a la Veeduría Distrital sobre los datos diarios entre el 01 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2016 de calidad del aire. Disponible en https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Veedur%C3%ADa%20Distrital_NotaTecnica_Calidad_del_Aire_en_Bogota.pdf.
11. Departamento Nacional de Planeación (2017). Los costos de salud asociados a la degradación ambiental en Colombia ascienden a \$20.7 billones. Disponible en: [https://www.dnp.gov.co/Paginas/Los-costos-en-la-salud-asociados-a-la-degradaci%C3%B3n-ambiental-en-Colombia-ascienden-a-\\$20,7-billones-.aspx](https://www.dnp.gov.co/Paginas/Los-costos-en-la-salud-asociados-a-la-degradaci%C3%B3n-ambiental-en-Colombia-ascienden-a-$20,7-billones-.aspx)
12. Secretaría Distrital de Ambiente (2017c). Informe Técnico No. 00634. Documento Técnico de Soporte, modificación del Decreto 98 de 2011. Disponible en: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=8884&f_NORMFIL_FILE=X&inputlext=NORMFIL_FILENAME
13. Ferrís, J., Ortega, J., López, J., García, J., Aliaga, J., Cánovas, A., Ferrís, V. (2003). Autobuses escolares y motores diesel: contaminación atmosférica, exposición pediátrica y efectos adversos en la salud humana. *Revista Española de Pediatría*; 59(2):132-145.
14. Public Hearing to Consider Amendments to the Ambient Air Quality Standards for

- Particulate Matter and Sulfates; California Air Resources Board: Sacramento, CA, 2002; available from <http://www.arb.ca.gov/research/aags/std-rs/pm-final/pm-final.htm>.
15. Empresa Metro de Bogotá. Respuesta PRQSD-S20-00497 de la reunion de la comisión accidental de seguimiento a la ejecución y a las inversiones de la PLMB.
 16. Consejo Nacional de Política Económica y Social, Departamento Nacional de Planeación. CONPES 3963 DE 2019. Disponible en : <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3963.pdf>
 17. Secretaría Distrital de Movilidad. Pacto transportador por la calidad del aire y la salud pública.
 18. EPYPSA. Regulación de la circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá D.C. Entrega del informe ejecutivo del contrato de consultoría No. 2018-1654.

PROYECTO DE ACUERDO No. 057 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO TÉCNICO PARA LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA, LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE DE CARGA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las otorgadas en la Constitución Política y en el Artículo 12, numeral 1º del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1º.- OBJETO Promover medidas en torno a la operación y circulación del transporte de carga, tendientes a mejorar las condiciones de calidad del aire de la ciudad.

Artículo 2º.- La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad actualizará el informe de consultoría que fue elaborado bajo el contrato 2018-1654, para considerar las posibles afectaciones sobre la calidad del aire que traería el transporte de carga, en especial de material de construcción y RCD, producto del inicio de las obras de infraestructura en la ciudad.

Artículo 3º.- La Secretaría Distrital de Movilidad, implementará horarios nocturnos y/o de madrugada para el transporte de material de construcción y RCD, con el fin de minimizar los impactos sobre la calidad del aire de la ciudad, cuando los criterios técnicos lo consideren pertinente.

Artículo 4º.- La Secretaría Distrital de Movilidad, actualizará este informe de consultoría al menos cada cuatro (4) años, con el objetivo de evaluar la incidencia del transporte de carga en la calidad del aire de la ciudad, y tomará las medidas pertinentes en favor del beneficio ambiental de la ciudad.

Artículo 5º.- Las Secretarías Distritales de Movilidad, Desarrollo Económico y Ambiente, conformarán la Unidad de Facilitación de Renovación del Parque Automotor de Carga, en cumplimiento del pacto transportador por la calidad del aire y la salud pública, y promoverán el cumplimiento de los objetivos trazados en el CONPES 3963 de 2019.

Artículo 6º.- Las Secretarías Distritales de Movilidad, Desarrollo Económico y Ambiente, presentarán al concejo de Bogotá un informe anual con los logros alcanzados en materia de renovación tecnológica del transporte de carga.

Artículo 7º.- Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, a los _____ días del mes de _____ de 2021

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Anexos: N/A

Copia: N/A

Elaboró: Manuel Patarroyo -

Revisó: Javier Guarnizo YV 0659.

PROYECTO DE ACUERDO No. 058 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DEL PEATÓN”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto principal, dictar los lineamientos generales para que el Distrito Capital formule y adopte una política pública encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en las vías y en el espacio público; modificar los patrones de comportamiento de la ciudadanía y de los distintos actores de la movilidad, dando prioridad al peatón, sobre la base del respeto a la vida, así como también, con el propósito central de reducir los altos índices de accidentalidad y de mortalidad que hay en la ciudad como consecuencia de accidentes de tránsito en los que se involucran y desafortunadamente pierden la vida los peatones, hacer de Bogotá una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente a aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, ya que incentivando los viajes a pie, se logra reducir la contaminación y descongestionar las vías, e igualmente, generar entre los ciudadanos bogotanos el buen hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

En una sola palabra, este proyecto de acuerdo pretende generar conciencia sobre la importancia de caminar por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro, por reducir la polución sin sumarle al tráfico, y por reducir la accidentalidad y proteger la vida bajo el lema: “En Bogotá, Primero el Peatón”.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

La Política Pública de movilidad: “**EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN**”, se desarrollará procurando alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Formar al ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad.
- Buscar que en las distintas acciones de la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, se procure la construcción de una ciudad caminable, mejorado los índices en materia de espacio público, andenes, calidad del aire, arborización y zonas verdes, privilegiando al peatón por encima de los vehículos, con

énfasis especial en la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños,

- Garantizar a los peatones el goce del derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico.
- Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos.
- Promoverá la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones.
- Establecer como día distrital de los peatones, el 17 de agosto de cada año, fecha institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud – OMS como el día internacional del peatón, en memoria de Bridget Driscoll, ciudadana londinense que se convirtió en la primera víctima peatonal tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.

COMPONENTES O EJES ESTRUCTURALES:

En consonancia con lo anterior, para la formulación de la a Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, proponemos tres Componentes o Ejes Estructurales; que son: Cultura Integral para la movilidad; Ciudad caminable y accesible; y Movilidad segura, sostenible y saludable, los cuales van dirigidos hacia; el ser humano y su formación como actor de la movilidad,, la construcción de una ciudad para el peatón y la definición de las acciones que desde la institucionalidad de la Administración Distrital deberán ser desarrolladas para garantizar una movilidad segura, sostenible desde la protección del medio ambiente y que contribuya con la promoción de la salud como factor para elevar la calidad de vida de los bogotanos, y sobre los cuales se definen los lineamientos para la formulación de la política pública.

- **Cultura Integral para la movilidad.**

Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

- **Ciudad caminable y accesible.**

La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

- **Movilidad segura, sostenible y saludable.**

Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos para la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa ha sido presentada en una (1) oportunidad:

No. PROYECTO	FECHA RADICACION	PONENTES	PONENCIA	CONCEPTO ADMON	TRAMITE
373 de 2020	06-10-20	María V. Vargas	Positiva.	No hay Concepto	Archivado sin Debatir
		Diana Diago	Positiva + modif.		

La presente iniciativa fue radicada para las sesiones ordinarias del mes de noviembre de 2020, bajo el número 010, habiendo sido designadas como ponentes las Honorables Concejalas: María Victoria Vargas Silva y Diana Diago Guaqueta (Coordinadora), quienes rindieron ponencias Positiva y Positiva con Modificaciones, respectivamente. El proyecto fue archivado sin debatir. Sus aportes y comentarios han sido tenidos en cuenta en la formulación de esta nueva versión, los cuales se resumen a continuación:

La **Concejala Diana Diago**, expresa importantes razones sobre la conveniencia y los beneficios del proyecto, señalando:

“Conveniencia

Teniendo en cuenta la justificación presentadas por el autor del proyecto de acuerdo y el análisis realizado en la presente ponencia se considera conveniente la iniciativa toda vez que genera beneficios para los ciudadanos que deciden caminar.

Beneficios

No solo los argumentos expuestos por el autor que son de gran relevancia para determinar los beneficios de esta iniciativa, así como la investigación realizada por la ponente, sino que adicionalmente organismos internaciones hacen un llamado a beneficiar esta población que camina las ciudades, tal es el caso del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2018)

Consideramos que este proyecto de acuerdo contribuirá en mejorar la calidad de vida de los peatones así:

1. Mejora la seguridad vial

Toda vez que se propenderá por moderar el tráfico, la reducción de velocidad, la separación de espacios destinados exclusivamente para los peatones y en definitiva la protección general de los peatones y ciclistas, lo cual conlleva necesariamente a la mejora de la seguridad vial.

2. Mejora de la movilidad peatonal

Muchas veces, en las ciudades existe desigualdad entre el espacio destinado a los vehículos y los andenes peatonales e incluso con la bici carriles. Por ejemplo, en la plaza de Times Square en Nueva York antes del proceso de peatonalización del 2014, el 90% del espacio era para vehículos mientras que el 90% de los usuarios eran peatones. Tras la operación, se invirtió la distribución de espacios haciéndolo acorde a la realidad vial y de sus actores.

3. Reducción de la contaminación

De acuerdo con las realidades ambientales de las ciudades, existe un compromiso mundial en la lucha contra el cambio climático. Los proyectos de transporte urbano de las diferentes ciudades deben propender por realizar operaciones que den cumplimiento con los objetivos de mejora del cambio climático, objetivos de desarrollo sostenible, ya que las mejoras en el transporte público se ven reflejadas en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En casos como Nueva York o Madrid las reducciones de CO₂ se han visto reflejadas hasta en un 25% gracias a la peatonalización. En el caso de las ciudades latinoamericanas, los medios oficiales señalan reducción de emisiones por estas actuaciones, aunque normalmente no se publica la cuantificación.

No obstante, podemos encontrar ejemplos de peatonalización donde la contaminación se reduce drásticamente tras la intervención, como es el caso de Quito donde las reducciones de contaminación fueron entre el 20% y el 30% en las calles García Moreno y Chile.

4. Mejora de la calidad de vida

Para los residentes, como también para los transeúntes este tipo de políticas públicas generan beneficios como lo son: La disposición de más espacio, menos ruido y menos emisiones.

La American Journal of Public Health señaló la relación entre la presencia de espacios peatonales y ciclistas y la baja tasa de obesidad. Las ciudades con mayor número de peatones y ciclistas tienen niveles de actividad física más cercanos a los recomendados por los profesionales de la salud, lo cual se ve reflejado en una proporción más baja de diabéticos, por ejemplo.

Hay que mencionar que caminar es el modo de transporte menos contaminante y más económico.

5. Impacto sobre el comercio

La peatonalización también genera efectos económicos en las ciudades, principalmente sobre el comercio.

Un análisis realizado por la OCDE en Alemania señaló un aumento significativo de ventas en el 20% de los comercios ubicados en las ciudades de Colonia, del 25% en Copenhague, del 40% en Múnich, del 20% en Viena y de un 70% de los negocios en Hamburgo.”

Por su parte, la **Concejala María Victoria Vargas**, respecto de la conveniencia ha considerado que:

“Es evidente, que la crisis ocasionada por el cambio climático y la posible catástrofe mundial que se avecina si no cambiamos nuestros actuales comportamientos, nos obliga a todos, como especie habitante del planeta a adoptar nuevos estilos de vida.

En el mundo civilizado se han estado regulando los aspectos relativos a la movilidad colocando como centro de todos los sistemas al PEATÓN, y alrededor del peatón crear y armonizar todas las políticas públicas de movilidad.

Por esta razón, que toca la sustentabilidad de supervivencia de la humanidad es que se justifica la existencia de una política pública regulatoria de la movilidad, seguridad, protección y salud de los peatones.”

La administración distrital no ha presentado comentarios sobre este proyecto de acuerdo.

Cabe anotar, que el distrito cuenta con diversas normas sobre la seguridad de algunos sectores poblacionales en las vías y el espacio público, así como también sobre la ciclovía y el uso masivo de la bicicleta, institucionalizando la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón y la Bicicleta; pero carece de una política pública que enmarque la globalidad del tema del mejoramiento de las condiciones física y ambientales de la ciudad para la movilidad de los peatones, y la protección de la vida y el comportamiento ciudadano en los distintos escenarios y modos de la movilidad en la ciudad.

En el año 2009, la **exconcejala María Angélica Tovar Rodríguez** de la bancada del Partido Cambio Radical, en compañía de otros concejales de la época, tramitó ante la Corporación el Proyecto de Acuerdo 156, el cual fue aprobado por el Concejo de la ciudad y posteriormente sancionado por el Alcalde Mayor como el **Acuerdo 386 de 2009**, “*Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones*”, el cual en sus artículos 1º, 4º y 5º, estableció:

ARTÍCULO 1º.- *Declarar de interés cultural, social recreativo y deportivo, la Ciclovía de Bogotá, D.C.*

ARTÍCULO 4º.- *Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.*

ARTÍCULO 5º.- *El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades que hagan sus veces, promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.*

Luego, en el año de 2017, el **Acuerdo 668 (Proyecto de Acuerdo 009 de 2017)**, “*Por medio del cual se establece el Programa ‘Parquea tu Bici’ en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”, de autoría de los **exconcejales Jorge Eduardo Torres** y otros, institucionalizó la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón; ordenó promover y desarrollar la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón; promover la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y derogó los artículos 4º y 5º del Acuerdo 386 de 2009; así:

(...)

ARTÍCULO CUARTO. *Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.*

ARTÍCULO QUINTO. *La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.*

PARÁGRAFO PRIMERO. *La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte*

PARÁGRAFO SEGUNDO. *La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.*

ARTÍCULO SEXTO. *El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.*

III. JUSTIFICACION Y ANALISIS DE LA INICIATIVA

El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conduce a pie o ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en silla de ruedas, con o sin motor.³¹

- **ASPECTOS GENERALES**

IMPORTANCIA DE CAMINAR Y LA SALUD

Caminar es uno de los mejores ejercicios aeróbicos que existen para el mejoramiento de la salud tanto física como mental. Los médicos recomiendan realizar diariamente, por lo menos 40 minutos de

³¹ Fernández Roper, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

caminata como ejercicio para estimular la circulación y oxigenar la sangre; así mismo, contribuye al fortalecimiento de los músculos y el sistema óseo. No en vano, las personas activas y en constante movimiento, mantienen una condición de salud mejor que aquellas que viven en el sedentarismo.

Diversos estudios han demostrado los beneficios que caminar le promueve a la salud de las personas.

Según la Revista Costarricense de Salud Pública, en el documento: "El ejercicio y la salud, "La Caminata", beneficios y recomendaciones, Lic. Rodrigo Molina Zúñiga, está demostrado que las personas activas gozan de una mejor calidad de vida, presentan mayor vigor, más resistencia a las enfermedades, mantienen su figura, tienen más confianza en sí mismas, menor tendencia a las depresiones, inclusive, suelen seguir trabajando vigorosamente en edades avanzadas.

La investigación médica ha demostrado en las últimas décadas, que la actividad física que se desarrolla está directamente relacionada con la salud general de la persona. Este hecho y un mayor conocimiento y concientización de cómo cuidar la salud, están cambiando los diferentes estilos de vida actuales.

Es evidente que nuestro cuerpo refleja con claridad nuestras emociones y sentimientos. Las tensiones emocionales, así como la depresión, la furia, el resentimiento, la vergüenza, etc., se expresan a través de manifestaciones corporales.

Marqués (1992) dice: "El ejercicio ayuda a quemar grasa, tonifica los músculos, redistribuye mejor el peso, nos hace ver y sentir más jóvenes, nos ayuda a controlar el apetito, contrarresta el estrés y nos hace sentir más alerta".

Nuestros antepasados no tenían problemas ocasionados por el sedentarismo mostrado a finales del siglo XX, ya que ellos trabajaban arduamente en labores físicamente vigorosas al aire libre, manteniéndose fuertes y saludables.

Sin ejercicio físico diario, nuestros cuerpos se llenan de tensiones contenidas; al no existir válvulas de escape natural, se mantienen los músculos con grandes tensiones, se debilitan, pierden elasticidad y se reducen la naturaleza física y las energías vitales.

Dentro de los diferentes efectos de entrenamiento de un programa aeróbico de caminata se pueden citar:

- a) Fortalecer los músculos de la respiración, tiende a reducir la resistencia del aire y facilitan la entrada y salida rápida de aire de los pulmones.
- b) Mejoran la fuerza y eficiencia de los impulsos del corazón, lo que permite el envío de mayor cantidad de sangre en cada palpación.
- c) Mejoran la capacidad para transportar oxígeno a los pulmones, estos al corazón y de ahí a todas las partes del cuerpo.
- d) Tonifican los músculos de todo el cuerpo, mejoran la circulación general y reducen el trabajo impuesto al corazón.
- e) Provocan un aumento de la cantidad total de sangre que circula en todo el cuerpo.

- f) Aumentan el número de glóbulos rojos y hemoglobina que son los transportadores del oxígeno en un 98%.³²

De acuerdo con el documento: “Los beneficios de andar para la salud”, de la organización española: “**Asociación A Pie**”, “la actividad física de intensidad moderada, como el caminar, es esencial para mantener una buena salud, mientras que un estilo de vida sedentario afecta negativamente a la misma. Hay evidencias de que la actividad física regular reduce el riesgo de muerte por enfermedad cardiovascular en general y por enfermedad cardíaca coronaria en particular. Igualmente, la actividad física regular previene o retrasa el aumento de la tensión arterial y del colesterol, y reduce la presión arterial en las personas con hipertensión. La actividad física mejora la capacidad cardiorrespiratoria, existiendo una relación directa entre el aumento de dicha capacidad y la intensidad, la frecuencia y la duración de la actividad física.

También se ha descubierto que la práctica regular de ejercicio reduce el riesgo de desarrollar diabetes tipo II en un 30-40 por ciento; y lo mismo ocurre con el llamado síndrome metabólico (una combinación de factores de riesgo que puede conducir a la diabetes).

En los últimos años, numerosos estudios epidemiológicos y experimentales han confirmado que la inactividad es causa de enfermedad y que existe una relación dosis/respuesta entre actividad física y/o forma física y mortalidad global. Las personas que mantienen unos niveles razonables de actividad, especialmente en la edad adulta y en la vejez, tienen una menor probabilidad de padecer enfermedades crónicas o una muerte prematura. Por otra parte, hay que considerar los costes económicos en términos de enfermedad, ausencia del trabajo o sistemas de salud. Se calcula que los costes médicos de las personas físicamente activas son un 30 por ciento inferiores a los que ocasionan aquellas inactivas. Podemos afirmar que la actividad física contribuye a la prolongación de la vida y a mejorar su calidad gracias a sus beneficios fisiológicos, psicológicos y sociales”.³³

¿Sabías que caminar dos kilómetros al día, unos 30 minutos, reduce en un 28% las posibilidades de sufrir una parada cardíaca?

La Organización médica Sanitas.es, nos enseña que caminar es una excelente manera de mejorar la salud y una actividad fácil de integrar en la mayoría de los estilos de vida.

Caminar, y en general, la práctica habitual de ejercicio físico puede ayudar a prevenir la osteoporosis, el riesgo de parada cardíaca y determinados cánceres. Otras ventajas son obvias e inmediatas.

- a) Mejorará tu capacidad de concentración.
- b) Disminuirán los efectos del estrés.
- c) Dormirás mejor.
- d) Te sentirás mejor.
- e) Te ayudará a controlar el peso.
- f) Reducirás la probabilidad de padecer enfermedades comunes.

³² (Lamd, 1978. León, A. 1979. Nöcker, J 1980. Ibarra, 1994)

. https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-14291998000100007&lng=en&nrm=iso&tlng=es

³³ https://asociacionapie.org/wp-content/uploads/2020/01/Activamadrid_documento-salud-web.pdf Fernández Ropero, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

g) Colaborarás con el medio ambiente.³⁴

Hemos visto como el acto de caminar, diariamente, es decir, cuando lo hacemos de manera habitual, ofrece grandes beneficios para la salud física y mental de los seres humanos, pero también es importante resaltar, que el caminar en las comunidades urbanas, es un factor que determina mejoramiento en la movilidad, en la reducción de la contaminación ambiental y en el mejoramiento de las relaciones sociales; por tanto, es fundamental trabajar para garantizar a las personas el derecho a la libre circulación proporcionando las condiciones físicas adecuadas de andenes, alamedas, - accesibilidad personas con movilidad reducida - y por su puesto de seguridad, generando acciones que permitan e incentiven a la personas a caminar tranquilamente por la ciudad.

Por todas estas razones, desde la bancada del Polo Democrático Alternativo en el Concejo de Bogotá, con el lema “Primero el Peatón” hemos hecho referencia reiterada a la importancia de caminar, por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro y por reducir la polución sin sumarle al tráfico, dándole prioridad al peatón.

Es necesario que la administración distrital adelante campañas y actividades para promover entre los bogotanos el hábito de caminar y que esta actividad no solamente se haga, por obligación, durante el día sin carro y sin moto, sino a diario, como un hábito que contribuya a mejorar la movilidad, la vida de las personas, como parte de una política pública que ponga al peatón por encima de los demás actores de la movilidad en la ciudad.

SITUACION DEL PEATON EN BOGOTA

Según la Encuesta de Movilidad 2019, en Bogotá, en un día típico se realizan 15.831.826 viajes de los cuales el 36% se hacen a pie, el 14% se hacen en Transmilenio y el 13% en auto, además se hacen 198.096 viajes en auto o camioneta pedidos por app móvil lo que representa el 1,2 % de los viajes de la ciudad, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Tabla 1. Viajes en Bogotá por Modo Principal

Modo Principal	Viajes
A pie (mayor o igual a 15 minutos)	3.191.070
A pie (menor de 15 minutos)	2.467.993
TransMilenio	2.185.464
Auto	1.986.760
SITP Zonal	1.483.030
SITP Provisional	898.208
Bicicleta	880.367
Moto	741.072
Taxi	651.165
Transporte Escolar	421.108
Alimentador	266.566
T.Informal: bus, auto, jeep piratas, motocarro, mototaxi, bicitaxi, taxi colectivo	237.308
T.Informal: auto/camioneta por app móvil	198.096
Otro	120.315
Intermunicipal	89.378
Patineta	12.975
Cable	949
Total general	15.831.826

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

³⁴ Las ventajas de caminar. <https://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/estilo-vida/san004984wr.html>

De acuerdo con lo anterior, 5.659.063 viajes en la ciudad se realizan a pie, lo que equivale al 36%, de los 15.831.826 viajes diarios que se hacen en Bogotá todos los días, como se dijo antes. Así mismo se ha establecido que de 100 viajes a pie, solo dos son hechos por personas que viven en barrios de estrato 5 y 6, mientras que el 95% se encuentran en los estratos 1, 2 y 3.

Los hogares por localidad que reportan más viajes en un día típico son: Suba con 2.471.179 y Kennedy con 2.163.951; sin embargo, se debe aclarar que son también las localidades que presentan mayor concentración de hogares con 15,4% y 13,4% respectivamente.

Tabla.2 Viajes en Bogotá por localidad del hogar encuestado

Localidad Hogar	Viajes
SUBA	2.471.179
KENNEDY	2.163.951
ENGATIVA	1.649.533
BOSA	1.586.521
CIUDAD BOLIVAR	1.428.288
USAQUEN	1.221.241
USME	749.984
RAFAEL URIBE URIBE	730.157
SAN CRISTOBAL	729.942
FONTIBON	691.984
PUENTE ARANDA	476.543
TUNJUELITO	371.102
CHAPINERO	343.429
TEUSAQUILLO	316.385
BARRIOS UNIDOS	278.972
SANTA FE	225.309
ANTONIO NARINO	158.561
LOS MARTIRES	151.268
UPR	53.484
CANDELARIA	33.992
Total general	15.831.826

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM- DIM

Respecto del número de peatones que diariamente transitan en la ciudad, se tiene que según la Encuesta de Movilidad 2019, en un día típico en Bogotá se realizan 5.659.064 viajes a pie, de los cuales el 61% son realizados por mujeres y el 39% por hombres.

Tabla.3 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y grupo etario

Edad	Hombre	Mujer	Viajes a Pie
05-18	851.116	824.647	1.675.763
19-25	226.188	314.241	540.429
26-40	363.043	754.976	1.118.019
41-60	398.380	927.000	1.325.380
Más de 60	370.323	629.150	999.473
Total general	2.209.050	3.450.013	5.659.064

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

Los viajes realizados a pie en Bogotá en su mayoría son por motivo “volver a casa”, seguido de “buscar o dejar a alguien” y de “estudiar”. Es importante señalar que para las mujeres uno de los motivos predominantes de viaje a pie es “hacer compras”.

Tabla.4 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y motivo de viaje

Motivo del viaje	Hombre	Mujer	Viajes a Pie
Actividad física y deporte	73.772	78.987	152.759
Actividades con fines religiosos	8.596	39.371	47.968
Asuntos de trabajo	23.449	19.450	42.899
Buscar trabajo	7.115	5.149	12.264
Buscar/Dejar a alguien	111.542	392.258	503.800
Buscar/Dejar algo	17.939	39.076	57.015
Comer/Tomar algo	56.968	49.175	106.143
Compras	186.790	415.656	602.446
Cuidado de personas	2.706	11.650	14.356
Estudiar	350.108	338.901	689.009
Otro	5.634	9.381	15.015
Recibir atención en salud	24.059	40.466	64.524
Recreación y cultura	33.838	37.944	71.782
Trabajar	160.079	173.418	333.496
Trámites	83.029	128.008	211.038
Ver a alguien	51.538	99.595	151.134
Volver a casa	1.011.890	1.571.527	2.583.416
Total general	2.209.050	3.450.013	5.659.064

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

En cuanto a seguridad vial, es pertinente acotar que según la Organización Mundial de la Salud - OMS, en América Latina el 22% de todas las muertes generadas por accidentes de tránsito corresponden a peatones; como consecuencia de ello se culpa al peatón de su propia muerte; situación, que se puede evitar si tanto el peatón como el conductor respetan las normas de seguridad vial. Es de anotar que un buen número de accidentes de peatones, en ocasiones también son generados por la inseguridad en las calles, por la invasión del espacio público y por una pobre y deteriorada infraestructura peatonal, principalmente en los barrios más pobres de la ciudad.

A continuación, se presenta el número de peatones involucrados en siniestros viales, discriminado por localidad, año y tipo de víctima (V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada) para los años 2015 a 2020. Se aclara que estos datos corresponden a la totalidad de peatones, independientemente de si sus acciones pudieron causar los siniestros o fueron causados por terceros.

Tabla 5. Peatones víctimas de siniestros viales. Años 2015 a 2020.

Localidad	Año 2015		Año 2016		Año 2017		Año 2018		Año 2019		Año 2020	
	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.	V. L.	V. F.
Antonio Nariño	96	13	87	9	105	5	106	11	90	3	31	5
Barrios Unidos	126	6	114	8	114	11	134	13	108	6	30	3
Bosa	258	16	266	10	276	17	287	12	263	15	94	4
Chapinero	166	7	189	11	139	5	162	12	168	5	54	1
Ciudad Bolívar	345	18	322	23	269	26	301	14	269	16	99	6
Engativá	372	24	309	23	291	23	362	20	318	24	77	6
Fontibón	177	12	178	15	199	14	207	11	177	14	57	3
Kennedy	620	41	580	50	594	52	546	42	523	24	153	15
La Candelaria	24		29	1	15	2	23		34	2	10	
Los Mártires	121	13	163	14	131	10	145	8	142	7	38	2
Puente Aranda	216	20	225	19	190	17	241	13	211	26	77	2
Rafael Uribe Uribe	174	11	199	10	205	16	153	10	146	18	74	
San Cristóbal	225	15	209	7	181	13	261	8	228	12	70	4
Santa Fe	148	17	199	15	181	4	211	7	185	11	50	4
Suba	413	22	385	18	341	16	328	19	292	15	104	4
Teusaquillo	142	8	109	8	102	11	136	11	98	10	31	1
Tunjuelito	154	8	148	11	113	13	113	10	142	7	34	4
Usaquén	251	8	232	22	188	8	219	12	238	10	67	7
Usme	192	7	170	9	172	9	176	13	134	11	64	5
Total general	4220	266	4113	283	3806	272	4111	246	3766	236	1214	76

Fuente: SIGAT – DIM-SDM.

Fecha consulta: 25/08/2020. * Datos preliminares, susceptibles de modificación.

V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada.

Esta información ha sido suministrada amablemente por la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la respuesta a la proposición 681 de 2020, presentada por la bancada del Polo Democrático Alternativo, en cabeza del Concejal Celio Nieves Herrera, cuyo tema es: “Situación del Peatón en Bogotá”.

Según reportes de la Secretaría Distrital de Movilidad, en Bogotá se registra un total de 30 mil accidentes de tránsito promedio por año por causa de irrespeto a las normas de tránsito. En el Plan de Desarrollo, “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, dentro del Programa: “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se contempla que el número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales de la ciudad está en: 236 Peatones; ciclistas 71, motociclistas (conductor y acompañante) 169, conductores 10, pasajeros 19, para un total 505 que incluye 183 jóvenes (Fuente SIGAT - SDM 2019), por lo que se propuso como metas sectoriales para este cuatrienio: reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los

actores de la vía y el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales, es decir bajar las cifras a: Peatones 189, ciclistas 57, motociclistas (conductor y acompañante) 135, conductores 8, pasajeros 15 para un total 404 que incluye 146 jóvenes, aunque lo ideal es evitar totalmente la accidentalidad vial en la ciudad, algo muy difícil, seguramente, pero debe ser nuestro horizonte.

CULTURA INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD

Preocupados por las cifras sobre accidentalidad vial en la ciudad y especialmente el alto número de peatones involucrados con un alto índice de personas fallecidas por causa de accidentes de tránsito y otros en las calles y el espacio público de la ciudad, desde el año 2012, hemos expuesto la necesidad de implementar una política pública dirigida a generar entre la ciudadanía una cultura integral para la movilidad, promoviendo entre los conductores y demás actores viales una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia a la hora de conducir o simplemente transitar por la calles y el espacio público.

Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial, un aporte de Celio Nieves para la Bogotá Humana. Durante la discusión del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana 2012- 2016”, se propuso la inclusión de una programa en tal sentido, propuesta que fue acogida por parte de la Administración Distrital de la época, por lo que finalmente se plasmó, dentro del Programa de Movilidad, el Proyecto 10. “Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial”, bajo el principio de un cambio cultural en la gestión de la movilidad en la ciudad. Para lograr lo anterior se propuso adelantar acciones con el fin de direccionar las formas de uso de la infraestructura y la oferta del sistema de movilidad, de manera que se incida en las dinámicas sociales y los comportamientos individuales que los usuarios despliegan cotidianamente sobre ellas, con una perspectiva de corresponsabilidad en el comportamiento humano, donde las personas debe hacer parte del problema y de la solución, por convicción y no por obligación. Dicho programa estableció las metas: metas del Plan de Desarrollo la reducción del índice de mortalidad por accidentes de tránsito del 3.5 actual al 2.8 por cada 10 mil vehículos, así como también la realización de 26 pactos sobre problemas claves de movilidad abordados por los diferentes componentes de intervención: pedagogía y seguridad vial, dinámicas de movilidad, contingencias, emergencias y eventos entre otros. Todas estas acciones contribuyeron a avanzar en la construcción de cultura ciudadana para la movilidad segura en las vías, pero que es necesario fortalecer mediante la conformación de una política pública de protección y prevalencia del Peatón como agente vulnerable de la movilidad.

De otra parte, durante los 2013 y 2014, impulsamos diversas campañas pedagógicas para concientizar a los conductores de no conducir en estado de embriaguez. La campaña “¡Cálmate, no manejes embriagado!, no creo que hayas vivido tanto, para acabar tu vida en un segundo... y la de otros” en universidades, parqueaderos, centros comerciales, zonas de discotecas, sitios de grandes superficies entre otros lugares de concentración masiva, para evitar la letal mezcla de gasolina con alcohol, buscando concientizar a los bogotanos sobre las graves consecuencias que puede tener conducir en estado de alicoramiento. Es lamentable que cada fin de semana estén sucediendo dos muertes por culpa de personas que no quieren concienciarse sobre la importancia de preservar sus vidas y la de los demás y continúen conduciendo bajo los efectos del alcohol.

Otro aspecto que hemos venido trabajando en la educación de los peatones, es el relacionado con el uso adecuado de los pasos peatonales a nivel, debidamente demarcados y señalizados para el tránsito seguro de las personas, Las comúnmente denominadas “cebras” deben contribuir al tránsito

peatonal seguro de las personas en general; si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas, tal como se hizo en el Gobierno del Alcalde Antanas Mockus.

Es necesario empezar por educar y formar a los conductores del servicio público, los conductores de Transmilenio y del SITP, pues se han encontrado que un número importante de las infracciones involucran buses corresponde al SITP, Transmilenio y taxis.

Por estas razones, nos hemos puesto a la tarea de proponer al Concejo de la ciudad establecer la Política Pública Primero el Peatón y declarar para la ciudad, como a nivel mundial el 17 de agosto el día del peatón. Esa fecha fue institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud.- OMS en memoria de Bridget Driscoll, una ciudadana de Londres que falleció tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.



¿Cuál es la política pública en materia de cultura ciudadana, prevención del delito, protección de la vida y privilegio o prevalencia del peatón sobre cualquier otro actor de la movilidad, que tiene o aplica el distrito para la protección de los que se movilizan a pie?

(PP 681 de 2020)

La SDM adoptó la política de Visión Cero en el año 2016. La Visión Cero le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales, acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro.

Enmarcado en este enfoque, la ciudad adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, el cual establece cinco ejes, con sus respectivos programas y acciones a desarrollar para cumplir los objetivos planteados, dentro de los cinco ejes establecidos, el eje cuatro corresponde al de Infraestructura segura, el cual a su vez cuenta con seis programas que a continuación se relacionan:

1. Programa Gestión de la Velocidad.
2. Tratamiento de Puntos Críticos.
3. Programa de Auditorías de Seguridad Vial ASV.

4. Herramienta de reportes de daños en la infraestructura y en la señalización.
5. Componente de seguridad vial en la construcción de obras.
6. Recorridos seguros hacia las instituciones educativas.

A la fecha la SDM se encuentra estructurando una campaña para visibilizar y proteger a los peatones en Bogotá, buscando que a través de la cultura ciudadana todos los actores viales los protejan y los cuiden en la vía. Estos procesos de fortalecimiento de la cultura ciudadana buscan involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a los peatones en Bogotá, entendiendo que los peatones son las principales víctimas de la movilidad. Por esto se está generando un proyecto de ciudad donde el peatón sea el actor vial prioritario.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.³⁵

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

AÑO	DEMARCA CIÓN ZONAS ESCOLAR ES	INTERSECCI ONES SEMAFORIZ ADAS	SENDE ROS PEATO NAL (INCLU YE CEBR AS)	TRÁFICO CALMADO (CANALIZACI ONES, PACIFICACIO NES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC)	ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS, FRANJAS DE ESTOPEROLES, BANDAS RELENTIZADORAS ETC)	TOTAL
2017	593	228	2239	699	497	4256
2018	887	47	3186	1761	915	6796
2019	517	234	2317	795	4815	8678
	246	159	1188	514	566	2673

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

³⁵ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación de Peatón en Bogotá.

CIUDADES CAMINABLES

En el mundo entero, desde décadas atrás, los planificadores urbanos vienen trabajando por construir nuevos ambientes donde el caminar sea el medio más propicio para moverse en algunos sectores de la ciudad. Es así como ha surgido el concepto de CIUDADES CAMINABLES, que no son otra cosa que áreas urbanas diseñadas y construidas para que las personas puedan desplazarse tranquilamente, libres de congestión vehicular, sin contaminación ambiental, de manera segura y con mayores y mejores vínculos sociales.

Las ciudades caminables proporcionan confort, recreación y condiciones para una mejor calidad de vida de la población; mientras más distante esté el ser humano del vehículo, mayor calidad de vida habrá en las ciudades.

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.³⁶

Por esta razón, ciudades como: Copenhague, San Francisco, Madrid, Nueva York y muchas otras, han renovado sus centros urbanos privilegiando los espacios para la permanencia y construyendo amplias aceras para facilitar la movilidad a pie; esto, dados sus altos índices de densidad y los múltiples usos del suelo en unas determinadas áreas, lo que hacen que las personas se muevan mucho más ciertas zonas urbanas relativamente pequeñas con relación al total de la ciudad. En otras palabras, en algunas áreas urbanas, la gente no necesita el vehículo, se mueve a pie.

Fomentar un mayor nivel de ‘caminabilidad’ es importante, no sólo por los beneficios para la salud asociados a caminar, sino también porque hacer las zonas más ‘caminables’ genera actividad económica, incrementa los valores de los predios y el turismo, mejora la movilidad y aumenta la calidad de vida de los usuarios.

La movilidad peatonal es un aspecto recurrente en los discursos de la ciudad actual. Se espera que en las ciudades se generen espacios urbanos que fomenten la caminabilidad y, de esta manera, se promueva la reducción de la movilidad vehicular y la recuperación de la calidad ambiental, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. De esta manera, es necesario evaluar en términos cuantitativos las diferentes condiciones que permitan tener desplazamientos a pie, y con ello servir de base para la implementación de políticas de movilidad y espacio público que aporten a la generación de entornos más amigables.

Para el caso de Bogotá se plantea la construcción y medición del índice de caminabilidad basado en cinco componentes: calidad ambiental, densidad, confort, proximidad y entropía aplicados en las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), mediante el análisis de bases de datos espaciales y

³⁶ https://www.tendencias hoy.com/viajeros/destinos/diez-ciudades-que-cuidan-a-los-transeuntes_582740_102.html.

herramientas de sistemas de información geográfica (SIG). Se construye el índice entendiendo que es un indicador relativo de qué tan bien está el entorno construido en diferentes áreas para caminar, y qué condiciones de entorno propician dicho comportamiento. Se logra diagnosticar cuáles son los grados de caminabilidad por cada UPZ, y se distinguen diversas condiciones en los sectores analizados. La "caminabilidad" de una comunidad puede ser definida como la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden o no ser propicias para movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona, ya sea para desarrollar actividades de ocio, ejercicio o la recreación, o para acceder a los servicios, viajar o trabajar

En la ciudad de Bogotá, la caminabilidad adquiere relevancia en dos aspectos fundamentales. En términos de salud, promueve la actividad física y es una alternativa viable al transporte motorizado, que contribuye a disminuir la congestión vehicular y a la reducción de consumo de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En el segundo aspecto, se configura en el estímulo a la actividad comercial.³⁷

¿Cuál es el número de kilómetros o metros cuadrados de andenes y de espacio público de permanencia o circulación como plazoletas u otros que hay en la ciudad?

De acuerdo con la respuesta del IDU a la PP 681 de 2020, a partir del inventario más actualizado sobre dicha infraestructura, su extensión es de aproximadamente 36 millones de metros cuadrados (m²) a junio 30 de 2020, y se presenta para cada localidad como se relaciona a continuación:

LOCALIDAD	ANDEN m ²	SEPAR ADOR m ²	POMPEY ANO m ²	PLAZA m ²
1 Usaquén	2.212.326	1.369.500	2.401	10.227
2 Chapinero	1.122.632	240.059	3.951	33.526
3 Santa Fe	584.950	123.089	860	36.278
4 San Cristóbal	1.196.113	71.361	964	5.867
5 Usme	1.020.551	159.552	58	1.419
6 Tunjuelito	649.997	177.676	340	4.775
7 Bosa	1.638.547	207.057	1.959	1.947
8 Kennedy	3.325.719	700.146	11.864	7.542
9 Fontibón	1.803.752	1.014.019	528	17.734
10 Engativá	2.734.782	476.172	1.584	23.486
11 Suba	3.410.536	710.823	4.248	18.392
12 Barrios Unidos	1.223.575	362.733	1.058	8.840
13 Teusaquillo	1.261.561	781.610	1.921	99.733
14 Los Mártires	751.270	150.861	548	24.192

³⁷ Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1884/2344>

15 Antonio Nariño	556.004	110.029	1.170	0
16 Puente Aranda	1.706.259	664.994	1.433	7.043
17 La Candelaria	168.252	16.359	666	16.129
18 Rafael Uribe Uribe	1.153.669	160.816	145	0
19 Ciudad Bolívar	1.453.519	271.148	1.263	4.004
TOTAL GENERAL	27.974.013	7.768.004	36.961	321.135

Fuente: IDU/DTE, SIGIDU, 30 de junio de 2020.

En Bogotá hay 3,48% metros cuadrados de andenes por habitante (m²/hab), según el reporte técnico de indicadores de espacio público 2017 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, las localidades con más espacio para caminar son Teusaquillo con 8 m²/hab, Los Mártires 7,54 m²/hab y Chapinero que tiene 7,58 m²/hab.

En cuanto al Espacio Público Efectivo, Bogotá se encuentra muy por debajo del estándar establecido en el Decreto 1077 de 2015 de 15m²/hab, ya que solo llega al 4,41 m²/hab. El mapa nos muestra las UPZ que estarían por encima del estándar establecido de 15 m²/hab en donde se tienen a la UPZ Jardín Botánico, Simón Bolívar- CAN, Salitre, la Academia y Paseo los Libertadores.

Así las cosas, Bogotá está lejos de satisfacer los índices ideales en materia de espacio público, andenes, calidad del aire, arborización, zonas verdes, etc., lo que dificulta que la ciudad ofrezca condiciones adecuadas para ser caminable, por lo que es necesario e imprescindible seguir trabajando para el mejoramiento de tales condiciones, algo que proponemos también como parte de los objetivos de esta proyecto de acuerdo.

Todo esto nos conduce a trabajar para **CONSTRUIR UNA MEJOR CIUDAD PARA EL PEATÓN.**

Desde la bancada del Polo Democrático Alternativo, en diferentes oportunidades, hemos planteado distintas acciones de mejoramiento de la estructura funcional de la ciudad incluyendo el mejoramiento de la malla vial intermedia y local, la construcción, el mejoramiento y la ampliación de los andenes, la construcción de Redes Ambientales Peatonales Seguras - RAPS, la ampliación de la cobertura arbórea de la ciudad, el uso de fuentes no convencionales de energía, la construcción de escaleras eléctricas en barrios de ladera y el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para la personas con movilidad reducida en las infraestructuras y áreas libres de las entidades públicas del Distrito Capital.

En tal sentido, hemos logrado y estamos en la implementación de los Acuerdos: 328 DE 2008: “Por medio del cual se promueve la señalización turística vial y peatonal de Bogotá y se dictan otras disposiciones”; 435 DE 2010: “Por medio del cual se dictan lineamientos para ampliar la cobertura arbórea en parques y zonas verdes de equipamientos urbanos públicos”; 463 DE 2010: “Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del Distrito Capital”; 585 DE 2015: “Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital”; 655 DE 2016: “Por el cual se establece el uso de Fuentes No Convencionales de Energía –FNCE- en el Distrito Capital” y 757 DE 2019. “Por

el cual se crea la “Estrategia Bogotá + Verde 2030” y se dictan otras disposiciones”, normas que imbuyen diferentes acciones en pro del mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad, de la accesibilidad y de las condiciones ambientales para hacer de Bogotá, una ciudad mucho más caminable.

Así mismo, consideramos importante hacer un llamado a la Administración Distrital para que en la revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente se adelanta en la ciudad, se contemple la posibilidad de iniciar los estudios para la elaboración de un **PLAN MAESTRO DE PEATONALIZACION**. Es conveniente establecer qué áreas de la ciudad tienen la vocación para ser peatonalizadas, lo cual pero debe ser parte de una red o sistema de peatonalización y de construcción de ciudad caminable, que permita la comunicación y la articulación con distintas áreas urbanas, así como también con la infraestructura de transporte y los distintos equipamientos públicos y comunales y no simplemente la peatonalización de calles de manera aislada o desarticulada.

Pasos peatonales

Hemos adelantado también campañas de sensibilización a la ciudadanía y sendas solicitudes a la administración distrital para mejorar los pasos peatonales y las áreas de circulación de la ciudad.

En el año 2014, tras un recorrido por la capital se observó que en varias vías, intersecciones y cruces de la ciudad no hay pasos peatonales demarcados o los existentes están totalmente desdibujados y sin ningún tipo de mantenimiento, “es como si esta selva de concreto se hubiera comido las pocas cebras que existía”. La ausencia o baja cantidad de pasos demarcados con líneas blancas para el tránsito exclusivo de peatones, denominados CEBRAS, hace que las personas transiten por lugares peligrosos o por cualquier parte. Por esta razón, solicitamos a la administración Distrital implementar de manera urgente el proyecto denominado “1.000 cebras para Bogotá”, con la demarcación de los pasos peatonales en las intersecciones y cruces de la ciudad, especialmente en las vías principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura.

En lo que hace referencia a la demarcación de pasos peatonales, se tiene que como parte de las metas para la vigencia 2020, la SDM se propuso demarcar 2889 zonas con dispositivos de control de velocidad dentro de las cuales se encuentran: Intersecciones semaforizadas, senderos peatonales (incluye cebras), Pictogramas (velocidad, bicicleta, uso de carriles, flechas de cambio de carril en carriles preferenciales, etc.), Tráfico Calmado (canalizaciones, pacificaciones, bigbox, cruces de franjas azules, etc.) y Dispositivos de Control de velocidad (bandas, líneas logarítmicas, franjas de estoperoles, bandas ralentizadoras, etc.)³⁸

A continuación, en forma más detallada, se presenta la información referente al número de cebras demarcadas en cada una de la 5 zonas de Bogotá para el periodo corrido de 2020, y en el anexo

³⁸ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

“BASE GEORREFERENCIADA CRUCES PEATONALES 2020” se encuentra la ubicación de cada una de las cebras demarcadas y la zona a la cual pertenece:

Tabla 9. Cebraz demarcadas por zona en 2020

ZONA	# DE CEBRAS DEMARCADAS
NOR OCCIDENTE	257
NORTE	116
ORIENTE	140
SUR	143
SUR OCCIDENTE	88
Total general	744

Fuente: Elaboración SDM a partir de información georreferenciada contratos integrales señalización.

Actualmente, para el Plan de Desarrollo del cuatrienio 2020 – 2024 se estableció como meta No. 7 “Intervenir 12.000 pasos peatonales”, en la cual, para la vigencia Junio - Diciembre de 2020 se deben demarcar 500 pasos peatonales.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

AÑO	DEMARCA CIÓN ZONAS ESCOLA RES	INTERSECCI ONES SEMAFORIZ ADAS	SENDE ROS PEATO NAL (INCLU YE CEBRA S)	TRÁFICO CALMADO (CANALIZACI ONES, PACIFICACIO NES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC)	ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS FRANJAS DE ESTOPEROLES, BANDAS RELENTIZADOR AS, ETC)	TOTAL
2017	593	228	2239	699	497	4256
2018	887	47	3186	1761	915	6796

2019	517	234	2317	795	4815	8678
2020	246	159	1188	514	566	2673

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Para finalizar, es importante tener en cuenta que, de acuerdo con las funciones asignadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, esta entidad diariamente recibe y atiende un alto volumen de requerimientos relacionadas con la señalización de las vías del distrito capital "... instalación de señales nuevas, vandalismo, hurto, efectos generados por accidentes de tránsito (destrucción o modificación de la señal en el momento del accidente), instalación de señales por personas ajenas a la Secretaría Distrital de Movilidad, así como mantenimiento y reposición de señalización tanto vertical como horizontal por finalización de la vida útil...".³⁹

Hemos solicitado también campañas de pedagogía en los pasos peatonales; estamos convencidos que si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas.

Redes Ambientales Peatonales Seguras – RAPS

Consideramos de vital importancia, en el marco de esta política pública de movilidad dirigida a la protección de la vida y al fomento de caminar como forma de transportarnos y de beneficio para la salud, la expansión del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras – RAPS, iniciado en la ciudad desde el año 2006, luego de la expedición del Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones).

Se entiende por Redes Ambientales Peatonales Seguras, el conjunto de espacios públicos, infraestructuras (senderos, aceras, andenes, plazoletas, etc.), zonas verdes, arborización y mobiliario urbano, dedicados para el uso de peatones y los algunos casos, de bicisuarios.

Las PAPS garantizan a todos y cada uno de los actores que se movilizan a pie una conexión directa con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, acceso seguro y sin barreras arquitectónicas a parques y plazoletas; favorecen el encuentro ciudadano y el uso social del territorio, todo ello, en las mejores condiciones ambientales y de seguridad para los ciudadanos en general.

¿Cómo se encuentra la ciudad en materia de Redes Ambientales Peatonales Seguras?

Conforme a los resultados de la consultoría adelantada por la SDM en el año 2005,⁴⁰ se determinaron las diez RAPS prioritarias que conforman la Fase I, correspondientes a Kennedy Central, El Rincón,

³⁹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

⁴⁰ Contrato BM 068 - 2006 cuyo objeto fue "DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS –, ENMARCADA EN LA ESTRATEGIA DISTRITAL DE PROTECCIÓN AL PEATÓN Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C. Y FACTIBILIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LA FASE I."

Minutos de Dios, Teusaquillo, Carvajal, Venecia, Las Nieves, Chico Lago, La Sabana y Santa Bárbara.

De la relación anterior, la Administración Distrital ha implementado las RAPS de Las Nieves, Teusaquillo, Kennedy Central, Carvajal, Restrepo y Suba Rincón y se encuentran en proceso Minuto, Venecia y Sabana, de acuerdo a lo informado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el PDD contempla proyectos que mejoran las condiciones del espacio público, donde la prioridad son los actores viales no motorizados, una movilidad más limpia con adecuaciones paisajísticas acordes al territorio, las cuales en términos generales se pueden considerar como unas RAPS.

Es importante anotar que la política de las Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, se configura desde el Plan Maestro de Movilidad y teniendo en cuenta lo contemplado en el Plan de Desarrollo Distrital informado anteriormente, por parte de las gestiones del IDU se continúa con su implementación.⁴¹ El sistema de Redes Ambientales Peatonales Seguras debe articularse también con el Plan Maestro de Espacio Público, para lo cual se tendrá en cuenta el Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público, garantizando su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

Nuestro empeño es, como ya se dijo, trabajar conjuntamente con la administración distrital en el cumplimiento del PDD, para que se continúe con la política de construcción de redes ambientales peatonales seguras, RAPS en la ciudad.

Escaleras o bandas eléctricas

En algunas zonas de ladera de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén, es indispensable construir Escaleras Eléctricas en los senderos peatonales de altas pendientes, para facilitar la accesibilidad principalmente de mujeres con niños de brazos y embarazadas, adultos mayores y personas con discapacidad.

En la siguiente tabla se señalan algunos sitios y barrios de la ciudad que se visitaron y consideramos, son objeto de la implementación del proyecto de escaleras o bandas eléctricas para facilitar a la accesibilidad a aquellos hogares ubicados en áreas de ladera, en algunos casos con pendientes fuertes y tramos bastante largos.

Zonas que requieren escaleras o bandas eléctricas	
Localidad	Barrios
	Calle 187 con carrera 7 Barrio Buena vista

⁴¹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

Usaquén	Calle 191 con carrera 7 Barrio Buena Vista
Rafael Uribe Uribe	Calle 33 sur desde avenida Caracas Barrio Granjas de San Pablo
	Calle 33 B sur desde Carrera 17 B Barrio Granjas de San Pablo
Ciudad Bolívar	Carrera 181 Calle 61 B sur Barrio Gibraltar

Fuente: Elaboración propia. – UAN 503

Celebramos que la administración distrital hubiera acogido nuestra propuesta en este sentido al incluir en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024, como parte del programa: Vivienda y Entornos Dignos en el Territorio Urbano y Rural, la meta 133: Realizar mejoramiento integral de barrios con Participación Ciudadana, en 8 territorios priorizados (puede incluir espacios públicos, malla vial, andenes, alamedas a escala barrial o bandas eléctricas).

Finalmente, en el propósito de construir una ciudad con mejores condiciones para el peatón, mantendremos el control político para que el gobierno distrital avance significativamente en todas y cada una de estas acciones, necesarias para construir una ciudad caminable en el marco de una política pública de movilidad donde el ser humano realmente sea el privilegiado y no el vehículo, como hasta ahora ha sido. Por esta razón, continuaremos también con nuestro propósito de que en las discusiones del presupuesto distrital se apropien recursos para todos estos fines, tanto en el aspecto físico urbano y rural como en lo referente al ser humano.

REFERENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

(Sitios de internet - diversos casos)

Siete ciudades donde el Peatón es el Rey en la jerarquía de la movilidad

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.

Pero tratar bien al peatón y devolverle las calles no implica solo limpiarlas de coches. En todo el planeta, y no solo en las amables y pequeñas urbes europeas, hay distintos ejemplos de lugares que han mejorado su ‘caminabilidad’: con bancos, aceras más anchas, intersecciones menos rápidas o eliminando pasos elevados.

Madrid

Madrid empezó peatonalizando varias calles en el centro – Preciados en los años 60; Arenal en 2006 y Fuencarral en 2009 – y en los últimos años ha puesto en marcha varias medidas para seguir ganándole espacio a los coches. La ciudad está ampliando las aceras de Gran Vía, una de las

principales calles comerciales, y pronto pondrá en marcha el área de prioridad residencial Madrid Central, una corona central que impedirá la entrada a vehículos contaminantes.

Es un fenómeno global imparable. Así justificó la propia alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena su decisión de peatonalizar una de las calles más céntricas, conocidas y comerciales de la capital, como es la Gran Vía, un objetivo que pretende alcanzar en dos años.

Copenhague

Stroget Street es la calle peatonal más larga del mundo (3,2 km) se encuentra en la capital de Dinamarca, Copenhague, fue iniciada en 1962. La calle encierra al mismo tiempo pequeñas plazas históricas desde su comienzo en Town Hall Square hasta Kongens Nytorv y a lo largo de sus arbolados rincones se extienden numerosos cafés, restaurante, galerías de arte o teatros.

París

La capital francesa ha peatonalizado 3,3 kilómetros del muelle de Georges Pompidou que van desde Tullerías hasta la Puerta del Arsenal. La medida ha levantado una fuerte polémica por ser una de las "autopistas" urbanas más importantes del centro de la capital que discurre por la orilla derecha del Sena. Pero no ha dado ni dará marcha atrás a su proyecto.

Berlín

Unter den Linden es una de las avenidas más representativas de la capital alemana. Además de viandantes y ciclistas, a partir de 2019 solo circularán autobuses, taxis y coches diplomáticos. En esa fecha está previsto el fin de las obras que ahora llenan la calle y la apertura en Unter den Linden del Humboldt Forum, el gran proyecto cultural de la ciudad.

Pontevedra

El mundo también mira a Pontevedra, una ciudad que invirtió la tendencia y en la que hoy el 70% de los desplazamientos se hacen a pie o bicicleta. Eliminó plazas de aparcamiento, peatonalizó 1,3 millones de metros cuadrados y creó el Metrominuto, un mapa esquemático como el del metro pero para peatones que indica cuánto se tarda andando de un punto a otro de la ciudad.

Nueva York

Dos de los tramos más bulliciosos de Broadway, la gran arteria de Manhattan, se peatonalizaron en 2010 como una prueba piloto que debía durar menos de un año, pero que se ha mantenido hasta ahora. Los famosos puntos de Times Square y Herald Square (unas calles más debajo de la primera) pequeñas plazas peatonales y recreo con mesas y sillas, donde cualquiera pudiera sentarse libremente. La medida se llevó a cabo sin obras, instalando vallas y pintando las zonas peatonales de un color distinto. El Ayuntamiento decidió convertir el experimento en algo permanente.

Miami

Lincoln Road, la calle peatonal más famosa de Miami, en South Beach, debe su nombre al primer presidente norteamericano y fue construida por Carl Fisher en los años 50, en la que las zonas

arboladas y palmeras se entremezclan con el ambiente cosmopolita y los peatones tomando un cocktail en alguna terraza o yendo de compras. Teatros, cines, galerías y ocio se extienden a lo largo de la calle, en la que los coches no circulan.

ORGANIZACIONES CIVILES POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DEL PEATON

Asociación de Peatones “A pie” – Madrid, España

La Asociación de peatones “A Pie”, es una organización que tiene 25 años de trayectoria y que, según sus integrantes, incluye no solo “a los que vamos andando sobre nuestras dos patitas”, sino también a las personas con diversidad funcional, o a quienes van en automóvil pues “han sido peatones hasta que cogen el coche”.

La Zancada", una asociación para defender los derechos de los peatones – Cádiz, España

Unos gaditanos han creado "La Zancada", una asociación con la que pretenden defender los derechos de los peatones de la ciudad y evitar que éstos estén en "el último puesto en la consideración por parte de las políticas públicas".

Asociación de Peatones de Quito.- Quito, Ecuador

Somos los Orgullosos Peatones de Quito, quienes buscamos dignidad y respeto al tránsito peatonal, la movilidad sostenible, equitativa y solidaria.

Fundación Colombiana de Peatones.- Bogotá, Colombia

¿Quiénes somos?

- Somos una organización no gubernamental sin fines de lucro que desde 1999 investiga y aporta a la solución de problemas relacionados con la Movilidad Urbana en Colombia.

¿Por qué una organización a favor de los peatones?

- Porque caminar en nuestras ciudades debe ser fácil, saludable, seguro y divertido.
- Porque los modos no motorizados de transporte contribuyen a salvar nuestro medio ambiente.
- Porque los peatones no deben ser atropellados en ningún sentido.

¿Qué hacemos?

- Construimos conocimiento alrededor del tema mediante el diseño y ejecución de estudios e investigaciones relacionados con la movilidad urbana.

- Adelantamos programas y campañas en beneficio de los peatones.
- Ejercemos control social sobre todo lo que afecte a los peatones, incluyendo las acciones gubernamentales.
- Apoyamos la conformación de grupos cívicos que compartan nuestros ideales.
- Promovemos la acción de caminar.

DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Algunos apuntes sobre el marco conceptual y metodológico para la formulación de políticas públicas, tomados del documento: “Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del distrito”.- SDP 2017, y otros.

¿Qué es la política pública?

La política pública se inscribe como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes. Es un instrumento de planeación orientado a la acción para lograr objetivos prioritarios, fruto de un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participa la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, los gremios, la academia, etc.

Este proyecto colectivo, como instrumento que favorece la cooperación entre diferentes sectores de la sociedad, exige un trabajo intersectorial por parte de las entidades del Gobierno Distrital y de estas con la ciudadanía, para establecer de forma conjunta la manera de abordar las necesidades más importantes de la ciudad, los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial y territorial, así como sus alternativas de solución.

La participación ciudadana en las políticas públicas

El artículo 2° de la Constitución establece como uno de los fines esenciales del Estado, el de facilitar la participación de los ciudadanos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación, constituyéndose en un derecho que se desarrolla en la normatividad nacional entre otras, con la Ley 489 de 1998, cuyo título VIII hace énfasis en la democracia participativa y la democratización de la gestión pública, y la Ley estatutaria 1757 de 2015 la cual señala los deberes y derechos de la ciudadanía en las fases de planeación, implementación, seguimiento y evaluación de la gestión pública.

El sentido de la participación ciudadana se ha ido transformando con el tiempo, hoy en día además de las bases normativas señaladas se debe ver como un componente fundamental y transversal a todo el ciclo de las políticas públicas. Con la tecnología, Internet, las redes sociales y en general los mayores canales de acceso a la información, se muda la política de hacer las cosas para los ciudadanos y se comienza a pensar en hacer las cosas con la ciudadanía (Instituto Universitario de

Investigación Ortega y Gasset, 2014). Este sentido que adquiere la participación ciudadana forma parte de un nuevo paradigma de gobernar: el gobierno abierto.⁴²

Desde la oficina del Concejal Celio Nieves Herrera, siempre hemos sido partidarios de que el Estado debe vincular y garantizar la participación ciudadana en la toma de decisiones. Conocer y entender las problemáticas de la sociedad debe ser el punto de partida para la generación de nuevas políticas públicas y el establecimiento de una cultura integrar para la movilidad basadas en los principios de una sana convivencia y buen comportamiento ciudadano.

Lineamientos para la construcción de política pública

Los lineamientos de política son un conjunto de directrices que surgen al hacer una lectura de un determinado momento histórico social y permiten establecer cuáles son los elementos que más pueden aportar para enfrentar los retos y los requerimientos que da el contexto en cada uno de los sectores de la sociedad.

Constituyen la guía para que los actores de los diferentes niveles de participación en la formulación de las políticas públicas, realicen un proceso de formulación, desarrollo y evaluación de acciones tendientes a definir los contenidos, los planes, los programas, los proyectos, las estrategias y el procedimiento para la formulación de las políticas públicas y su posterior implementación y evaluación.

De acuerdo con los importantes **aportes de la Concejala María Victoria Vargas** en su ponencia positiva al proyecto de acuerdo 010 de 2020, se aclara lo referente a la legalidad de los lineamientos dictados por el Concejo de la ciudad para la formulación de las políticas públicas, así:

“6.2 Legalidad

Los autores se esmeran en presentar un completo acervo de normas de toda índole que abarcan toda la pirámide jurídica de Kelsen que van desde la Constitución Política hasta las resoluciones y decretos del orden distrital 14 que apuntan al tema propuesto. Sin embargo, frente a la creación de políticas públicas la normatividad existente es muy clara y ello quedó establecido en el acuerdo 257 de 2006 cuyo objeto es el siguiente:

Artículo 1°. Objeto. *El presente Acuerdo tiene por objeto establecer la estructura, organización y funcionamiento general de la Administración Distrital.*

Posteriormente se fija quienes son las dependencias encargadas de la formulación de las políticas, así:

Artículo 23. Secretarías de despacho. *Las secretarías de despacho son organismos del Distrito Capital, con autonomía administrativa y financiera, que bajo la dirección de la respectiva secretaria o secretario, tienen como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos distritales del Sector Administrativo de Coordinación al que pertenecen, así como la coordinación y supervisión de su ejecución.*

⁴² http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/guia_para_la_formulacion_de_politicas_publicas_del_distrito_capital.pdf.

Para finalmente con la creación del CONPES fijar las demás funciones en materia de política pública.

El Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.) es una instancia de coordinación y autoridad de planeación distrital, cuyo objetivo principal es la articulación de los esfuerzos distritales en materia de política pública para la elaboración, implementación y seguimiento a las políticas públicas distritales, garantizando la unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política económica y social.

Artículo 68 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, que corresponde al Artículo 25ª del acuerdo 257 de 2006, el CONPES D.C. ejercerá las siguientes funciones:

- *Orientar y asesorar los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del Distrito Capital.*
- *Analizar, identificar y priorizar las necesidades de la ciudad a ser 15 atendidas mediante políticas públicas u otros instrumentos de planeación.*
- *Estudiar, analizar y aprobar las políticas públicas y los planes de acción que sean presentados para su aprobación, así como sus modificaciones.*
- *Estudiar, analizar y aprobar los planes y programas relacionados con las necesidades de la ciudad priorizadas.*
- *Estudiar los informes que se le presenten a través de su Secretaría Técnica, sobre la ejecución y evaluaciones de las políticas públicas, los planes y programas, y recomendar las medidas que deban adoptarse para su cumplimiento.*
- *Dar las directrices y definir la agenda de evaluación de las políticas públicas, los planes y programas del Distrito Capital.*

Como se observa en la norma tenemos las palabras: formular, adoptar, estudiar, analizar aprobar, identificar y priorizar.

Pero, no está la sentencia ‘dictar lineamientos para formular’ entonces se considera que dictar lineamientos para formular es diferente a formular.

Anteriormente la administración consideraba que era lo mismo y por lo tanto dictar lineamientos para formular excedía las competencias del Concejo.

En la actualidad, la administración se ha vuelto más laxa y considera que dictar lineamientos para la formulación de la política pública es algo totalmente diferente a la formulación de política pública que es una función de la administración y por lo tanto avala las iniciativas que lleven la palabra LINEAMIENTOS.”

IV. MARCO JURIDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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, relacionadas con la movilidad de la ciudad y especialmente al derecho a la libre circulación y a la accesibilidad, así como también a la competencia del Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, las cuales se relacionan a continuación:

MARCO JURIDICO

• DE ORDEN CONSTITUCIONAL

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

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

- ✓ **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 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.

• 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”
 - **CAPÍTULO II, Principios Rectores del Transporte Artículo 2º.- Principios Fundamentales.**

(...)

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.
- ✓ **LEY 336 de 1996**, Estatuto General del Transporte,

- ✓ **LEY 769 de 2002**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

(...)

- **Artículo 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO.** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

(...)

- ✓ **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”.

Artículo 1o. OBJETO. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

- ✓ **RESOLUCIÓN 2273 de 2014**, “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”.

- **DE ORDEN DISTRITAL**

- ✓ **DECRETO 215 de 2005**, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 46.-** Programa de construcción de un Subsistema Transversal de Espacio Público. El Subsistema Transversal de Espacio Público tiene como objetivo aumentar las relaciones de los elementos de la Estructura Ecológica Principal con los trazados locales, y completar una malla ambiental que garantice el uso equitativo de los espacios públicos de escala urbana y metropolitana.

Los componentes del Subsistema Transversal de Espacio Público son: ciclorutas, senderos para bicicletas, alamedas, puntos de encuentro, parques viales, nodos viales, pasos peatonales, nodos ambientales y alamedas perimetrales.

Las metas de este programa corresponden a las definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- **Artículo 54.-** Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital o quien haga sus veces, dentro de los 3 años siguientes a la publicación del presente Decreto, deberá actualizar y ampliar los alcances de las cartillas de andenes y mobiliario urbano, y garantizar su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

(...)

- ✓ **DECRETO 319 de 2006**, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”.
 - **Artículo 8. Objetivos.** Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:
 - (...)
 - 4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
 - (...)
 - 6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
 - **Artículo 9. Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal.** La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:
 - 1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:
 - 1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible.
 - (...)
- ✓ **ACUERDO 386 de 2009**, “Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclo vía de Bogotá y se dictan otras disposiciones" (Modificado parcialmente por el Acuerdo 668 de 2017)
 - **ARTÍCULO 1.** Declarar de interés social, recreativo y deportivo, la ciclo vía de Bogotá, D. C. (...)

- **ARTÍCULO 4.-** Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.
 - **ARTÍCULO 5.-** El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades que hagan sus veces, promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.
- ✓ **DECRETO 185 de 2012**, "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial".
- **Artículo 2º.- Naturaleza.** La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.
- ✓ **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".
- (...)
- **ARTÍCULO CUARTO.** Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.
 - **ARTÍCULO QUINTO.** La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.
- PARÁGRAFO PRIMERO.** La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte
- PARÁGRAFO SEGUNDO.** La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.
- ARTÍCULO SEXTO.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.
- ✓ **DECRETO 813 de 2017**, "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026".

- ✓ **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”
- **Artículo 15. Definición de Programas.** Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

(...)

Propósito 4: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad.

Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a:

- (i) Mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y
- (ii) Construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá, D.C., es competente para dictar el presente acuerdo, apoyado en las disposiciones del Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico del Distrito Capital, así:

“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.”

(...)

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, la ejecución de esta iniciativa no implica costos presupuestales que afectan las finanzas del distrito en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que constituye solamente la definición de unos lineamientos teóricos, conceptuales y normativos para la formulación y adopción de una política pública en relación con la movilidad segura y la protección de la vida del peatón. Cabe señalar que en el nuevo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, dentro del Propósito 4: “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”, en el Programa 49: “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se contempla la Meta No. 373: que incluye dos metas sectoriales: 1) Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía, y 2) Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales; cuya ejecución eta bajo la responsabilidad del sector Movilidad.

De otra parte, el mismo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, contempla, en el Artículo 94 - Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito. Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM derechos de tránsito, tales como: planes de manejo de tránsito (PMT), estudios de tránsito, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía.

(...)

Parágrafo. Los recursos recaudados por estos nuevos trámites deberán ser destinados a la financiación del Propósito 4, especialmente al Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

Por lo que, de ser necesaria la ejecución de algunos recursos para la implementación de esta proyecto, consideramos posible que en la articulación con el plan de desarrollo y el presupuesto que se aprueben para las vigencias próximas, es posible se apropien los recursos con los cuales se puede financiar la presente iniciativa.

VI. CONCLUSION

Por lo anteriormente expuesto, la Bancada del Polo Democrático Alternativo, presenta a consideración de esta Honorable Corporación, el presente proyecto de acuerdo *“Por el cual se dictan lineamientos para la formulación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, y se declara el 17 de agosto como el Día Distrital del Peatón”*.

VII. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO No. 058 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE DICTAN LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, Y SE DECLARA EL 17 DE AGOSTO COMO EL DÍA DISTRITAL DEL PEATÓN”

El Concejo de Bogotá D. C., en uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: OBJETO.- Dictar lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la política pública de Movilidad: “En Bogotá, Primero el Peatón”, encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en el espacio público y en las vías: modificar los patrones de comportamiento de los distintos actores, basándose en la cultura ciudadana; construir una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de accidentalidad y mortalidad de peatones, bajar la contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, y generar entre los ciudadanos el buen hábito de caminar como una acción saludable para una mejor calidad de vida.

ARTÍCULO SEGUNDO: EJES ESTRUCTURALES Y LINEAMIENTOS.- La Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se estructurará en tres Ejes principales:

1. **Cultura Integral para la movilidad.** Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores de la movilidad en las vías y en el espacio público.
- b) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes como actores de la movilidad, generando hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en el espacio público y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinados comportamientos inadecuados.
- c) Transmitir en las instituciones educativas del distrito, a partir de los primeros niveles de enseñanza hasta el último grado y a través de programas de educación, principios y valores en organización ciudadana, estimulando la autonomía y la responsabilidad en los niños, niñas y jóvenes.

- d) Proporcionar una sólida formación ética y moral, en Derechos Humanos, mediante programas de formación para conductores y peatones fomentando el respeto, la tolerancia y la solidaridad y promoviendo el respeto a las normas y señales de tránsito, propendiendo por una convivencia pacífica entre todos los actores viales
- e) Difundir, a través de campañas de cultura ciudadana, los derechos de los peatones, la importancia del respeto por el otro; así como la importancia de la utilización de medios de transporte alternativo y no contaminante.
- f) Promover el desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios de evaluación en seguridad integral por situaciones riesgosas a las que se exponen peatones, pasajeros y conductores.
- g) Avivar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual. Tomar conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
- h) Estimular en los individuos una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos de las vías y el espacio público.

2. **Ciudad caminable y accesible.** La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Impulsar la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, para garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.
- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en lugares pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta a través de viajes cortos, lógicos y seguros.
- c) Facilitar a las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños, principalmente, el derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, como reformas en los espacios públicos, los sistemas de transporte y la señalización, en cumplimiento del Acuerdo 463 de 2010: “por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital”.
- d) Generar un sistema de señalización de tráfico eficaz cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

- e) Promover la demarcación de pasos peatonales a nivel (cebras) en las principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie.
 - f) Crear áreas de intercambio multimodal que faciliten su conectividad con diferentes modos de transporte y no afecten la movilidad de los peatones.
 - g) Vincular en los planes de desarrollo, y presupuestos de inversión, programas y proyectos de construcción, ampliación y mejoramiento de la red de andenes, principalmente de la malla vial intermedia y local, la construcción de senderos peatonales y la implementación de escaleras o bandas eléctricas en zonas de difícil accesibilidad de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén.
3. **Movilidad segura, sostenible y saludable.** Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: "EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN", debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Pevtonales Seguras - RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Los peatones tienen derecho a que la ciudad ofrezca lugares que faciliten el contacto social y no lugares que propicien el riesgo y la acción de los violentos a maleantes, mediante la disposición de andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Pevtonales Seguras RAPS, creación de pulmones verdes que incluyan la ampliación de la cobertura arbórea en la ciudad, especialmente en las localidades más deficitarias y construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.
- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
- c) Propender por la generación de espacios y áreas de circulación, libres de contaminación mediante el control de los límites en cuanto a emisiones de sustancias y ruido que se consideran científicamente tolerables.
- d) Impulsar e incentivar la masificación de la movilidad eléctrica, mediante el uso en todos los medios de transporte público o privados a fin de que éstos no que no sean fuentes de contaminación atmosférica o auditiva. Así mismo, evitar la contaminación visual por parte de agentes públicos o privados.

- e) Fortalecer los mecanismos de control de la velocidad y las contravenciones a las normas de tránsito, tanto por parte de tops conductores como de los peatones.
- f) Fortalecer las medidas que aseguren la no invasión del espacio público y de los andenes por parte de vehiculos automotores, sancionando drásticamente esta acción.
- g) Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos. Implementar y dar cumplimiento al Acuerdo 585 de 2015: “Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital”
- h) Promover la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones; ejercer control social y veeduría sobre Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN, propender por la defensa y el respeto por los derechos de los peatones y promover el hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

ARTÍCULO TERCERO: FORMULACION, IMPLEMENTACION Y EVALUACION.- La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Secretarías Distritales de Educación; Cultura, Recreación y Deporte, Gobierno, Ambiente y Seguridad, Justicia y Convivencia, adelantará, la formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”. La etapa de formulación deberá adelantarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente acuerdo.

Parágrafo 1º.- La Administración Distrital presentará al Concejo de Bogotá en la semana anterior al día del peatón, un informe anual, el cual debe contener un diagnóstico actualizado sobre la situación del peatón y las propuestas para el ajuste y el mejoramiento de la misma.

Parágrafo 2º.- Durante los procesos de formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se deberá garantizar la participación ciudadana y su directa incidencia en las decisiones y actuaciones a realizar.

ARTÍCULO CUARTO: DIA DISTRITAL DEL PEATON: En concordancia con el día Internacional del peatón, se declara el 17 de agosto de cada año como el Día Distrital del Peatón.

En consecuencia de lo anterior, se modifican los artículos cuarto y quinto del 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”, los cuales quedarán así:

ARTÍCULO CUARTO. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el 17 de agosto de cada año como el Día Distrital del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO. Durante la Semana de la Bicicleta y del Día Distrital del Peatón la Administración Distrital, a través de las Secretarías Distritales de Gobierno, Movilidad, Educación y Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el

Deporte - IDRDR, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán eventos culturales, educativos, recreativos y deportivos para el fomento y divulgación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y/o el peatón en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día Distrital del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO: PLAN DE ACCION: La Administración Distrital deberá adoptar, dentro de los tres meses siguientes a la expedición del plan de desarrollo, el Plan de Acción Distrital y las metas para dar cumplimiento a la Política Pública “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, en el Distrito Capital.

ARTICULO SEXTO: VIGENCIA.- El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Cordialmente;

CELIO NIEVES HERRERA
Concejal

CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS
Concejal

ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ
Concejal
Vocero de la Bancada

Proyectó y elaboró: Oscar Daza

PROYECTO DE ACUERDO No. 059 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE PROMUEVE UNA PARTICIPACIÓN CIUDADANA INCIDENTE EN LA GENERACIÓN, SOSTENIBILIDAD, DEFENSA Y GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURIDICO DE LA INICIATIVA

OBJETIVO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer mecanismos de participación comunitaria buscando, de manera incidente, articular la gestión institucional y el control ciudadano para fortalecer la generación, sostenibilidad gestión y defensa del espacio público comunal: parques y zonas verdes de la ciudad.

De la misma forma, se define la participación ciudadana en la gestión del espacio público, indicando que todos los ciudadanos en forma plural o a través de organizaciones civiles como: organizaciones comunitarias, profesionales, juveniles, sindicales, benéficas o de utilidad común, no gubernamentales, sin ánimo de lucro y constituidas con arreglo a la ley y a las normas distritales vigentes.

De esta forma, se fortalece la construcción de la relación entre los particulares y la administración, que viene a ser un factor fundamental en la vigilancia de la función pública.

DEFINICIÓN LEGAL DE ESPACIO PÚBLICO

A efectos del presente proyecto de acuerdo, acogernos como definición de espacio público, la que realiza el Decreto Distrital 456 del 11 de octubre de 2013, *“Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá”*, que en su artículo 6, numeral 13, señala:

“6.13.- Espacio Público: *Es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos Arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el Distrito Capital de Bogotá. En concordancia con los artículos 63 y 72 de la constitución Política, están destinados al uso y goce de todos los habitantes, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.*

En consecuencia, el espacio público será abordado como derecho colectivo, para garantizar de manera universal su acceso, uso y disfrute, así como su mantenimiento y preservación. Considerándolo a su vez, como escenario que posibilita el desarrollo de actividades económicas

privadas, limitadas a lo establecido en la reglamentación distrital y en especial a lo estipulado en el presente decreto.”

CONCEPTO TEÓRICO DE ESPACIO PÚBLICO

Desde el concepto aristotélico, el espacio público es definido como un espacio vital y humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión.

El concepto de Espacio Público ha venido evolucionando en el tiempo y según algunos tratadistas como Joseph en 1988 “se desarrolla como una faceta de lo social que hace posible observarnos a nosotros como sociedad y cultura”.

Hoy se observa al espacio público como un compendio múltiple donde se conjugan identidad, cultura, paisajismo, libertad de expresión o espacio libre de tránsito y locomoción con el ser humano como protagonista y sujeto activo de derechos.

“En la actualidad el espacio público tiene un carácter polifacético que incluye desde los andenes, donde la socialización es aparentemente simple, hasta los escenarios que concuerdan con lo que Marc Augé, 1994, define como “lugares”: “lugar de la identidad (en el sentido de que cierto número de individuos pueden reconocerse en él y definirse en virtud de él), de relación (en el sentido de que cierto número de individuos, siempre los mismos, pueden entender en él la relación que los une a los otros) y de historia (en el sentido de que los ocupantes del lugar pueden encontrar en él los diversos trazos de antiguos edificios y establecimientos, el signo de una filiación.

El paisaje urbano se origina como consecuencia de la relación del hombre con su cultura en un ambiente natural dado, y es percibido como la manifestación de valores comunes a un grupo humano dentro de una concepción temporal y espacial que involucra forma y función.”⁴³

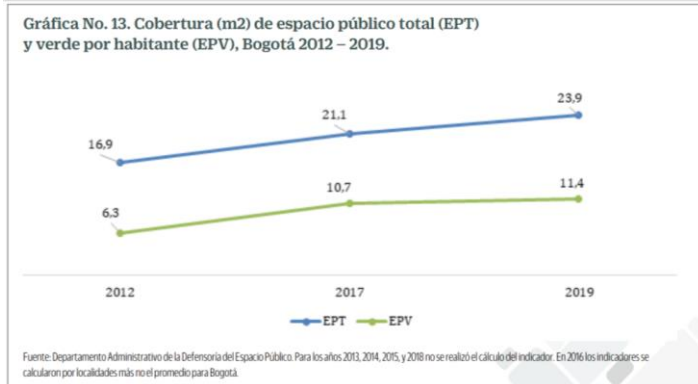
II. JUSTIFICACION Y ANALISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud – OMS, el índice de espacio público efectivo por habitante es de 15 m²; y el espacio verde por habitante debe ser de 9 M². En el mismo sentido, el Decreto 1504 de 1998, “Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los POT”, establece que por cada habitante debe haber 15 M² de espacio público efectivo, y 9 M² de espacio verde. Por su parte, en el Pan Maestro de espacio Público de Bogotá (Decreto 215 de 2005), se contempla la necesidad de tener 6.0 m² de espacio público por habitante.

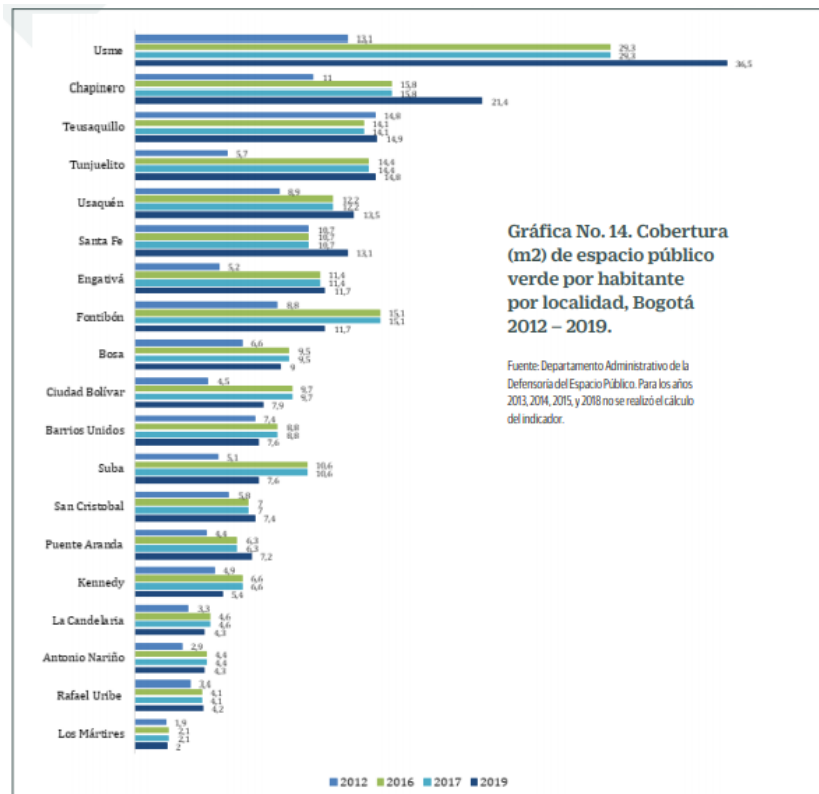
Bogotá ha mejorado sus indicadores, tanto de Espacio Público Total (EPT) como de Área Verde (EPV) por habitante. Según el Informe de Calidad de Vida - 2019, del Programa: Bogotá, Cómo Vamos: “*En Bogotá, aunque no existe un registro continuo del área total de áreas verdes públicas (con datos solo*

⁴³ <http://www.unalmed.edu.co/~paisaje/doc4/concep.htm>

reportados en 2012, 2017 y 2019), es posible observar en la gráfica 13 un aumento de su cobertura por habitantes a nivel de ciudad, inclusive en un valor que supera los 9m² por habitante que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS). Sin embargo, este crecimiento no ocurrió de forma proporcional a como lo ha hecho el espacio público total de la ciudad.



Se presenta igualmente una gran variabilidad de esta cobertura en las diferentes localidades, siendo Usme, Chapinero, Santa Fe y Usaquén aquellas localidades donde este crecimiento ha sido más significativo. Caso contrario es el que registran localidades como San Cristóbal, Suba, Barrios Unidos, Puente Aranda y Ciudad Bolívar, que muestran históricamente valores inferiores a lo recomendado por la OMS y que no ha crecido conforme lo ha hecho su población. Una situación aún más marcada en las localidades de Los Mártires, Antonio Nariño, La Candelaria y Rafael Uribe, en las cuales no se superan actualmente los 4m² por habitantes (gráfica 14).



A pesar de esto, sigue observándose en casi todas las localidades de la ciudad, desorden ocupación indebida del espacio público, desaseo y disposición inapropiada de materiales, escombros y residuos de construcción, lo cual nos lleva a continuar arduamente en la labor de preservación y cuidado de espacio público de la ciudad como patrimonio de todos.

Hemos identificado una amplia gama de problemáticas relacionadas con el espacio público que disminuyen su índice de calidad. Entre las siguientes problemáticas encontradas, tenemos:

- Elementos de la Estructura Ecológica Principal segmentados por el crecimiento y expansión urbana desmedida y no planificada, lo cual destruye nuestros sistemas bióticos y ecológicos.
- Elementos de la Estructura Ecológica Principal y otras zonas verdes afectados por desechos, basuras, escombros, afectando cuerpos de agua; canales y ríos, generando contaminación y poniendo a la ciudad en riesgo de inundaciones en temporadas de lluvia.
- Obras públicas y privadas que reducen la cantidad de espacio verde disponible, con la consecuente ocupación indebida del espacio público.
- La no cesión y entrega de áreas comunes por parte de privados a las comunidades y al DADEP.
- Explotación económica indebida del espacio público que afecta la movilidad y la seguridad de los ciudadanos, sesgando el derecho al disfrute y libre circulación, protegido por la Constitución del 91.

Estos problemas se ven en parte explicados por el desconocimiento que existe en torno al tema en Bogotá, destacando que el Distrito no cuenta con un inventario detallado de los bienes de uso público, invasiones, zonas de cesión, ocupaciones indebidas, aprovechamiento irregular; carencia de control urbanístico y de coordinación entre las entidades responsabilizadas, y en gran medida, falta de una auténtica apropiación del espacio público tanto a nivel institucional como entre la ciudadanía.

¿Aprovechamiento económico o explotación económica del espacio público?

Otro aspecto que preocupa respecto del tema de este proyecto, es el relacionado con la ocupación del espacio público por parte de los vendedores informales, ventas en vías, parqueaderos, parques, alamedas, andenes y hasta en las áreas residuales de las obras públicas de la ciudad (subutilizadas), son una forma de aprovechamiento socioeconómico de este atributo urbano que ha sido objeto de debate por mucho tiempo y que actualmente se discute sobre la permisibilidad de este “servicio” con un costo para quien lo explota y un beneficio para a la ciudad. Su aprovechamiento debe ser un beneficio en doble vía. Quienes lo utilizan se benefician económicamente, pero también deben aportar recursos a la ciudad para su sostenimiento; así es en algunos casos, pero debe ser en la totalidad del espacio público. Dicha práctica se realiza con censura cuando se trata de los bienes públicos, sin embargo, no se mide con el mismo rasero a aquellos propietarios de inmuebles privados que se apropian de espacios públicos y construyen azoteas y espacios de comercio, transformando incluso en muchas ocasiones la estructura y los linderos de estos predios. No obstante, en cualquier caso, el aprovechamiento económico del espacio público no puede sesgar el derecho de la

comunidad en general a su disfrute y a la libre circulación, derechos protegidos por la constitución nacional.

El Concejo de Bogotá, en diversas oportunidades, ha debatido acerca de la ocupación indebida del espacio público. Referente a la pregunta: ¿cuántas zonas verdes se encuentran ocupadas o construidas de manera irregular?, se ha establecido que el distrito *no cuenta con un inventario detallado de los bienes de uso público o de zonas de cesión que presentan invasión u ocupaciones indebidas del espacio público*. ¿La razón?, hace falta un riguroso y permanente control urbanístico por parte de las alcaldías locales. Así mismo, falta mayor coordinación entre las entidades del sector y la ciudadanía para facilitar y optimizar el manejo de la información, igualmente, se carece de un verdadero sentido de pertenencia entre los ciudadanos por falta de una auténtica apropiación del espacio público y mayor cultura ciudadana para evitar hacer mal uso de estos bienes al arrojar residuos sólidos o escombros en las zonas verdes, áreas de protección, humedales y vías de la ciudad; ocupar indebidamente el espacio público con usos no permitidos; estacionar vehículos sobre andenes y zonas verdes, y realizar actividades que afecten la flora y fauna de parques y demás elemento de la estructura ecológica de la ciudad.

Por estas razones, se propone la generación de lineamientos para hacer efectiva la participación ciudadana en la gestión del espacio público, que permita la vinculación de los habitantes capitalinos en la veeduría y el control social para obtener y estudiar información oportuna y veraz sobre estas problemática de la ciudad para la formulación y mejoramiento de políticas relacionadas con el espacio público en la ciudad de Bogotá, y fomentar, dentro de un trabajo interinstitucional y participativo hacia la comunidad, la apropiación, la generación, recopilación, análisis y difusión de información sobre el espacio público en el Distrito Capital.

El Decreto 215 de 2005, Plan Maestro de Espacio Público – PMEP, señala como uno de sus objetivos específicos: 9.- “Establecer normas y procedimientos que permitan adoptar mecanismos tendientes a promover la sostenibilidad y apropiación social del espacio público, así como la participación de la comunidad en los procesos encaminados a su mantenimiento y recuperación, a través del apoyo y fortalecimiento de las organizaciones comunitarias, y la creación e institucionalización de las redes sociales para la apropiación del espacio público”.

Igualmente, es necesario, identificar e inventariar áreas privadas con vocación del suelo para zonas verdes, considerando su adquisición; apropiar en el presupuesto distrital mayores recursos para adquisición y mejoramiento de zonas verdes, incluyendo arborización; revisar la reglamentación de la compensación de áreas de cesión para parques y zonas verdes, y velar por que los recursos producto de las mismas, sean efectivamente aplicados a la provisión de zonas verdes dentro de la ciudad; revisar y mejorar la comunicación entre las distintas entidades del sector: Alcaldías Locales, DADEP, IDR, para optimizar la información y contribuir a alcanzar los índices ideales de cobertura verde en la ciudad, tal como lo establecen los estándares nacionales y mundiales al señalar las metas en materia de espacio público efectivo y área verde por habitante.

Respecto a la implementación del Observatorio Distrital del Espacio Público – ODEP, iniciativa del Concejal Celio Nieves Herrera desde el año 2013 y creado a través del Acuerdo 645 de 2016, “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá, D.C., 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”, cabe señalar que dicho acuerdo contemplaba como componente prioritario de la estrategia para la recuperación y disfrute adecuado del espacio público,

la estructuración de un observatorio distrital del espacio público. Textualmente, en el Segundo Pilar: “Democracia Urbana”, dentro del Programa: 4.2.5 “Espacio Público, derecho de todos”, se reconocía la necesidad de crear el Observatorio Distrital del Espacio Público, enfatizando: **“Se deberá estructurar el observatorio distrital de espacio público, como herramienta de información institucional para la toma de decisiones en materia de espacio público**, herramienta que quedó establecida como instrumento de información a la ciudadanía, pero que es necesario elevar a la concepción de lo que realmente es un observatorio.

Los observatorios están definidos como *“un conjunto dinámico de actividades y productos que toma diferentes modalidades y dimensiones, dependiendo de los objetivos y necesidades”*.⁴⁴, que para el caso particular de este proyecto de acuerdo, incluye el desarrollo, análisis de información referente al espacio público, articulación de sistemas de documentación y producción de datos para el diagnóstico, análisis, planeación, seguimiento y evaluación con el fin de orientar la toma de decisiones en la generación de políticas públicas, creando conocimiento real y objetivo para la caracterización, protección y buen uso del espacio público.

Por esta razón proponemos la institucionalización del Observatorio del Espacio Público creado en vigencia del Acuerdo 645 de 2016, cumpliendo las funciones allí previstas y sirviendo como un instrumento articulador de sistemas de documentación y producción de datos para el diagnóstico, análisis, planeación, seguimiento y evaluación de información, con el fin de orientar la toma de decisiones en la generación de políticas públicas acordes con la realidad de la ciudad, crear conocimiento real y objetivo encaminado a la caracterización, protección, buen uso, memoria y tradición del espacio público del Distrito capital, promoviendo a través del mismo, la participación ciudadana en la gestión del espacio público.

Cabe señalar, que el Artículo 82 del citado Acuerdo 645 de 2016 (artículo vigente), establece que la administración distrital podrá, a través de instrumentos de gestión social, vincular o delegar en vecinos y comerciantes del sector a intervenir el desarrollo de proyectos que permitan su recuperación integral, elementos jurídicos y normativos que apoyan, reconocen la necesidad de institucionalizar el Observatorio Distrital del Espacio Público - ODEP, que como se dijo anteriormente, constituye un instrumento para fomentar, desde la acción de la sociedad, la identificación, defensa y sostenibilidad del espacio público de Bogotá, y no simplemente un portal de información a la comunidad.

Finalmente, dentro del Acuerdo 761 de 2020, “Por el 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”, quedaron establecidos unos programas tendentes a la conservación, preservación y del espacio público, así como a la participación de la ciudadanía en procesos de apropiación del mismo. Igualmente, se contempla la posibilidad de gestionar iniciativas públicas y/o privadas para la administración del patrimonio inmobiliario distrital y el espacio público.

Específicamente, el artículo 15, contempla:

“Artículo 15. Definición de Programas. Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

⁴⁴ portal.uexternado.edu.co/pdf/6_derechoSeguridadSocial/observatorio/Que_es_observatorio.pdf

Propósito 1: Hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política.

Programa 20. Bogotá, referente en cultura, deporte, recreación y actividad física, con parques para el desarrollo y la salud. Lograr una ciudadanía activa, aumentando la práctica de la actividad física y el deporte, con el fin de contribuir a prevenir enfermedades crónicas no transmisibles y mentales, utilizando el deporte y la recreación para incrementar los comportamientos relacionados con confianza, trabajo en equipo, solidaridad y apropiación del espacio público a través de estrategias de cultura ciudadana e inclusión, donde los parques se constituyan en espacios de convivencia, construcción de tejido social y desarrollo económico. Formar integralmente a niños, niñas, adolescentes y jóvenes escolares de Instituciones Educativas del Distrito a través de la oferta de alternativas de deporte y actividad física, que a su vez permita identificar talentos deportivos que nutran la base deportiva de la ciudad a través de la oferta del IDR y con las organizaciones deportivas.

Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

Programa 33. Más árboles y más y mejor espacio público. Reverdecer la ciudad para reducir su vulnerabilidad frente a la crisis climática, a través de la plantación de individuos vegetales y jardinería en la zona rural y urbana e intervención del espacio público, propendiendo por el mantenimiento de lo generado y lo existente usando como instrumento el fortalecimiento de las actuaciones de evaluación, seguimiento, control y prevención, mediante el uso de Sistemas de Información confiables y accesibles. Realizar un ejercicio de construcción social del espacio público basado en el respeto, el diálogo y en el acatamiento voluntario de las normas, promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía. Gestionar iniciativas públicas y/o privadas para la administración del patrimonio inmobiliario distrital y el espacio público.

Incluye como herramienta de planificación para el Distrito, la formulación e implementación de una política pública de gestión integral de arbolado urbano, zonas verdes y jardinería para Bogotá. Paralelamente impulsando la mesa técnica de arbolado urbano y coberturas verdes que permita tener un mayor alcance con las entidades y grupos involucrados.

Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.

Programa 44. Autoconciencia, respeto y cuidado en el espacio público. Generar un cambio cultural y diálogo social, dirigido a la transformación de conflictos entre los actores y usuarios del espacio público y a la prevención de conductas contrarias contenidas en el código de seguridad y convivencia ciudadana. Para el desarrollo de este programa se respetarán los derechos de las y los vendedores ambulantes, desarrollando las medidas de acciones afirmativas señaladas en la jurisprudencia de la Corte Constitucional, especialmente la Sentencia C-211 de 2017. Lo anterior, disminuye la ilegalidad, la conflictividad y la informalidad en el uso y ordenamiento del espacio público, privado y en el medio ambiente rural y urbano.

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. En este sentido, coordinar con las autoridades locales las acciones de inspección, vigilancia y monitoreo a los desarrollos urbanísticos de vivienda ilegal o informal; así como fortalecer el aparato de vigilancia y de control urbano para hacerlo más eficaz, además de desarrollar intervenciones urbanas centradas en optimizar la iluminación, mejorar los andenes, contar con parques más seguros y en general con espacio público seguro y agradable; priorizando territorios y sectores con alta incidencia de violencia sexual.”

Disposiciones que refuerzan la sustentación del presente proyecto de acuerdo.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa ha sido presentada en veinticuatro (24) oportunidades:

No. PROYECTO	FECHA RADICACION	PONENTES	PONENCIA	CONCEPTO ADMON	TRAMITE
198 de 2013	10-09-13	Hosman Martínez	Positiva + modif.	No viable	Archivado sin Debatir
		César García	Positiva		
003 de 2014	07-01-14	Horacio Serpa	Negativa	No viable	Archivado sin Debatir
		Antonio Sanguino	Negativa		
070 de 2014	27-03-14	Clara Sandoval	Negativa	No viable	Archivado sin Debatir
		Julio Acosta	Negativa		
166 de 2014	17-06-14	Antonio Sanguino	Negativa	No viable	Archivado sin Debatir
		Severo Correa	Negativa		
252 de 2014	11-09-14	Borys Montesdeo	Negativa	Viable	Archivado sin Debatir
		Roberto Sáenz	Positiva		
255 de 2015	18-06-15	Arthur Bernal	Positiva + modif	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Antonio Sanguino	Positiva + modif		
356 de 2015	28-09-15	Roberto Sáenz	Positiva + modif.	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Nelly Mosquera	Positiva		

003 de 2016	13-01-16	Angela Garzón	Negativa	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Roger Carrillo	Positiva		
141 de 2016	01-04-16	Julkio Acosta	Negativa Conjunta	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Roberto Hinestro			
260 de 2016	20-06-16	Julio Acosta	Negativa	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Lucía Bastidas	Negativa		
442 de 2016	16-09-16	Andrés Palacios	Positiv Conjunta + modif.	No viable	Archivado sin Debatir
		Germán García			
050 de 2017	12-01-17	No fue sorteado para ponencias		No hay concepto	Archivado sin Debatir
161 de 2017	13-03-17	Emel Rojas	Negativa	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Diego Molano	Conjunta		
356 de 2017	12-06-17	No fue sorteado para ponencias		No hay concepto	Archivado sin Debatir
503 de 2017	11-09-17	Jorge Lozada	Negativa	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Horacio Serpa	Positiva + modif.		
013 de 2018	10-01-18	No fue sorteado para ponencias			Archivado sin Debatir
150 de 2018	15-03-18	Edward Arias	Positiva	No viable	Archivado sin Debatir
		Mafe Rojas	Positiva + modif		
295 de 2018	15-06-18	Jairo Cardozo	Positiva + modif	No viable	Archivado sin Debatir
		Rolando Gonzále	Positiva + modif		
043 de 2019	17-01-19	Andrés Forero	Positiva + modif	No viable	Archivado sin Debatir
		Olga V. Rubio	Positiva + modif		
166 de 2019	26-03-19	No fue sorteado para ponencias		No hay concepto	Archivado sin Debatir
261 de 2019	12-06-19	David Ballén	Positiva	No hay concepto	Archivado sin Debatir
		Lucía Bastidas	Positiva		
010 de 2020	10-01-20	Diana Diago	Positiva	No viable	Archivado sin Debatir
		María V. Vargas	Positiva + modif.		
166 de 2020	10-06-20	Diana Diago	Positiva	No viable	Archivado sin Debatir
		María V. Vargas	Positiva + modif.		
368 de 2020	29-09-20	Diana Diago	Positiva	No viable	Archivado sin Debatir
		María V. Vargas	Positiva + modif.		

De todos los honorables concejales y concejalas que han rendido, tanto ponencias positivas como negativas, hemos recogido importantes aportes efectuando los ajustes correspondientes a fin de enriquecer la propuesta. De manera particular, resaltamos los aportes de los concejales: Horacio Serpa al observar que: *“los objetivos planteados en el proyecto de acuerdo 503 de 2017 buscan fortalecer la participación ciudadana, generar un sentimiento de apropiación por parte de los ciudadanos y generar lineamientos de política pública para la coordinación de las entidades competentes”*.

“Al respecto se propone hacer cambios en el articulado para institucionalizar este Observatorio en los planes de desarrollo venideros, garantizando el cumplimiento de las funciones de articulación de los sistemas de información, producción de datos para el diagnóstico y el análisis, y la divulgación de los productos de esta entidad, establecidos en el artículo 3º. Modificadorio de la parte final de este documento.... con el fin de fortalecer este proyecto de acuerdo, evitar duplicidad normativa y solventar algunos inconvenientes para la discusión y aprobación de disposiciones que puedan resultar contrarias a la ley”.

El Concejal Rolando González, ha conceptuado: *“Ahora bien, creemos que se requiere una labor más activa de la administración distrital en la apropiación debida del espacio público. Según un estudio de la maestría de estudios políticos de la Universidad del Rosario, hace un interesante diagnóstico de lo que ocurre en Bogotá citando información del ODEP:*

“La Defensoría Del Espacio Público De Bogotá, a través del Observatorio Del Espacio Público, se encuentra en la etapa de formulación de la Política Distrital De Espacio Público (PDEP). La importancia de este ejercicio de construcción de política radica en la inexistencia de una norma general precisa para la generación, recuperación y sostenibilidad del Espacio Público (Defensoría Del Espacio Público, 2017, pág.20). Esta Política puede contribuir a la disminución de los vacíos legales en la aplicación de la normatividad vigente.

La PDEP reconoce, como problemáticas, la ausencia de construcción colectiva de la comunidad y la falta de apropiación, identidad comunitaria. Es importante mencionar que para la política pública lo anterior se muestra a nivel distrital, pues en los ámbitos locales y barriales los procesos de apropiación han llevado a una construcción colectiva de la comunidad. Lo anterior sirve de justificación para que la PDEP Se plantee como objetivo promover procesos de construcción colectiva de comunidad en el Distrito”

Frente al Observatorio de Espacio Público, en ponencia del Honorable Concejal Jairo Cardozo Salazar, se expresa: *“Respecto a la objeción presentada por la Secretaría General al artículo 4º del proyecto de acuerdo, que establece institucionalizar el Observatorio Distrital del Espacio Público, cabe recordar que éste fue creado mediante el Acuerdo 645 de 2016 “Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 “Bogotá Mejor para Todos”, cuya vigencia es temporal, por lo que el Observatorio está destinado a desaparecer al término de la vigencia del actual Plan de Desarrollo. Por esta razón, es adecuado establecer a través de esta iniciativa, que este Observatorio continuará para beneficio del Distrito más allá de los gobiernos de turno.”* (Subrayado nuestro)

El Honorable Concejal Andrés Eduardo Forero Molina, ha indicado que *“Tal como se ha venido evidenciando a lo largo de los años, pese a que existen entidades como el DADEP o el IDPAC, lo cierto es que la institucionalidad no tiene la capacidad suficiente para administrar, mantener y*

proteger en su totalidad el conjunto de los espacios públicos construidos en la ciudad, si bien, se han venido realizando esfuerzos para incrementar la capacidad institucional para atender las problemáticas que afectan el espacio público y la ciudadanía en relación con él, aún no se alcanzan niveles satisfactorios. Las respuestas que se han dado a esta debilidad del aparato administrativo no siempre conllevan a la erradicación del flagelo, toda vez que se realizan de una forma aislada o desarticulada de la sociedad, lo que ocasiona que las medidas que se toman sean poco eficientes y eficaces.

Bajo este panorama, bien vale la pena considerar la importancia que tiene una mayor incidencia de la ciudadanía en la gestión del espacio público, en la medida que muchas veces la población sí tiene la posibilidad de llegar a aquellos lugares a los que comúnmente las autoridades no lo hacen, convirtiéndose así en agentes de cambio que pueden coadyuvar a que se lleven a cabo los fines o propósitos de interés general relacionados con el espacio público. De esta manera, la creación y consolidación de estrategias que promuevan la participación activa de la comunidad frente a sus lugares públicos incide de manera positiva en el mejoramiento de la calidad de estas zonas, su mejor uso y disfrute, así como su protección frente a terceros que amenacen con darle destinaciones distintas a las que legalmente tienen, en ese sentido se convierten en agentes que colaboran con la realización de comportamientos adecuados y de defensa ciudadana del espacio público, tarea que si se realiza armónicamente y de la mano de las autoridades administrativas seguramente redundarán en beneficios para la sociedad en general.

Tal como se desprende su objetivo, esta iniciativa normativa busca fomentar el interés de la ciudadanía en participar de los procesos de generación, sostenibilidad y defensa del espacio público a través de la invitación de las entidades competentes en la materia a vincularse por medio de espacios y procedimientos que faciliten la participación de la comunidad para fortalecer la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público, con el fin de garantizar el control ciudadano.

Es importante hacer hincapié que esta iniciativa no pretende una duplicidad de funciones o una usurpación de competencias, sino, reforzar el marco normativo de participación de la ciudadanía en materia de espacio público, pues, del articulado mismo del proyecto se desprende que serán Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal – IDPAC, en coordinación con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP quienes determinen cuáles y cómo serán los espacios de participación, en concordancia con la Política Distrital de Espacio Público y de los Procedimientos para la actuación en conjunto por parte del sector público y la ciudadanía, toda vez que hasta la fecha no se ha publicado y socializado la Política Distrital de Espacio Público, es necesario que el DADEP dé a conocer su contenido para que de esa manera en el transcurso del trámite del presente proyecto se realicen los ajustes necesarios para garantizar la armonización de estas herramientas.

Conclusión Jurídica:

La participación ciudadana juega un papel fundamental en la consolidación del Estado Social y Democrático de Derecho, en donde el ciudadano deja de ser un espectador pasivo de las decisiones de la administración y en su lugar, toma parte activa de la vida política, económica y social de su país. Cada día se aboga más por la inclusión de la sociedad en la toma de decisiones y en la gestión pública, por lo tanto, está plenamente justificada y soportada jurídicamente la necesidad de incorporar a la ciudadanía a los ejercicios de generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público desde la institucionalidad.

Teniendo en cuenta la importancia que reviste para el interés general y para la garantía del ejercicio de derechos colectivos, ambientales e individuales y teniendo en cuenta que esta iniciativa se encuentra ajustada a los principios y normas constitucionales y a las disposiciones legales relacionadas con la materia y que fueron expuestas en los fundamentos jurídicos de la ponencia, en especial con los mandatos constitucionales señalados en los artículos 63, 79, 82 y 88 de la Constitución Política.

En ese orden de ideas, este proyecto de acuerdo busca generar mayor efectividad de la gestión de la administración a través del trabajo articulado con la ciudadanía, ya que es necesario reforzar la capacidad institucional en cuanto a las acciones en conjunto en pro del mejoramiento de la gestión pública. Por estas razones se da viabilidad desde los términos jurídicos expuestos.”

La Honorable concejala Olga Victoria Rubio, nos recalca que: *“No solamente se consideran validos los argumentos de conveniencia expuestos por los autores de la iniciativa, sino que también se considera que la iniciativa se ajusta a las necesidades de la ciudad bajo el entendido que la participación ciudadana es un elemento útil para la valoración de los diferentes intereses involucrados a la hora de planificar la ciudad.*

En efecto, la iniciativa busca conciliar los derechos individuales y colectivos relacionados con el espacio público a través de mecanismos de participación ciudadana de tal manera que se fortalezca la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público.

(...)

Por lo tanto, se hace indispensable que la Administración le brinde los espacios de participación e interlocución a la comunidad en los que abran espacios para una adecuada evaluación de los actores e intereses involucrados en la ocupación del espacio público a fin de proteger el interés general.

(...)

Para que exista una participación real y efectiva, la Administración debe implementar diferentes canales de comunicación que hagan posible tanto procesos de información como escenarios para el dialogo, dentro de una lógica de construcción común, entre todos y para todos.”

En las sesiones ordinarias del mes de mayo de 2019, el proyecto fue radicado bajo el número 166, pero no fue sorteado por parte de la mesa directiva para la designación de ponencias.

Posteriormente, el proyecto fue radicado bajo el número 261 de 2019, y fueron designados como ponentes los honorables concejales: David Ballén H. y Dora Lucia Bastidas, quienes rindieron, por separado, PONENCIA POSITIVA, sin agendarse para debate.

El Honorable Concejal David Ballén señaló que: *“El espacio público tiene dos características fundamentales: la vulnerabilidad y el potencial. Las entidades distritales y municipales deben trabajar por reducir la vulnerabilidad del espacio público a ser invadido o deteriorado, mediante la explotación del potencial o vocación de uso e interés colectivo que éste tenga.*

Se hace necesario:

1. *El fortalecimiento de la acción colectiva de las organizaciones comunitarias, a través de procesos de acompañamiento y cofinanciación de proyectos, de tal manera que sean ellos los protagonistas de su propio desarrollo y renueven su disposición a seguir participando en la orientación de los destinos colectivos.*

2. *La promoción de escenarios de participación que permitan definir colectivamente sus necesidades, identificar, ejecutar, controlar y evaluar, de forma compartida, alternativas (desarrollo de base) para generar mayor confianza entre sus integrantes y crear condiciones para que estas organizaciones se relacionen con otras organizaciones, como la empresa privada y el Estado.*

3. *El fortalecimiento en la conformación de alianzas por parte de dos organizaciones comunitarias o más. Estas alianzas normalmente optimizan los re-cursos y esfuerzos, incrementan impactos, hacen más sostenibles los procesos y promueven aprendizajes mutuos entre sus integrantes, que fortalecen la autonomía y las capacidades de las organizaciones comunitarias in-dependientemente.*

Según la administración: “Los Pactos de Sostenibilidad son acuerdos de voluntades de carácter cívico entre actores privados y públicos encaminados al mejoramiento del entorno urbano de diversos espacios públicos, con el objetivo de fortalecer la dinámica urbana, enriquecer la actividad cultural, mejorar la calidad del espacio público, la seguridad, la movilidad, las condiciones ambientales y el comportamiento de los ciudadanos.”

Revisado el documento técnicamente, en primer lugar, se encuentra que la propuesta se articula con la política de espacio público que se encuentra actualmente en la fase final de agenda pública adelantada por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP- en cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Distrital Bogotá Mejor para Todos 2016- 2020' Lo anterior, en razón a que revisada la propuesta de política de espacio público ésta prevé el lineamiento de generación democrática como uno de sus retos, entre otros el de: lamentar la participación para la generación de espacio público a través del diseño participativo, integrar demandas culturales en procesos de genera-ción de nuevos espacios y fomentar la generación de espacio público desde escenarios de participación Incidente y efectiva.

Así mismo, en el lineamiento de sostenibilidad señala como reto el de: “Fortalecer la participación efectiva y el ejercicio de la ciudadanía responsable, con el cual se busca mediante estrategias específicas incrementar la intervención de la comunidad incentivando la participación, incluyendo la temática de espacio público en agendas e instancias, trascendiendo la dimensión física e incluyendo actividades económicos, sociales y culturales. Para ello, se hace necesario divulgar masivamente compromisos y acciones orientadas a la sostenibilidad, como resultado concertado de los procesos de participación para promover la adopción colectiva de los mismos por parte de la sociedad en conjunto.”

Por su parte, la Honorable Concejala Lucia Bastidas en las consideraciones para la ponencia, al proyecto der acuerdo 261 de 2019, reconoce que: *“La falta de espacio público y la inequidad en la distribución espacial de la ciudad de Bogotá se han convertido en factores de desigualdad y de segregación social a pesar que como elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad debería ser el atributo urbano que más contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos, la convivencia y la igualdad social.*

Hay que buscar soluciones integrales y definitivas a los vendedores informales para que no regresen a las calles, partiendo de la base que hay que acabar con las mafias que se han tomado el espacio público. Este proyecto de acuerdo ayudaría la reglamentación, y el ordenamiento adecuado para el disfrute del mismo.”

En este nuevo periodo constitucional, y con un concejo renovado en más del 50%, hemos presentado nuevamente la iniciativa a consideración de esta Corporación.

Para las sesiones ordinarias del mes de febrero de 2020, el proyecto fue radicado bajo el número 010, habiendo sido designados como ponentes las Honorables Concejalas: Diana Diago Guaqueta (Coordinadora) y María Victoria Vargas Silva, quienes rindieron ponencias Positiva y Positiva con Modificaciones, respectivamente. El proyecto fue archivado sin debatir y posteriormente, en aplicación del Acuerdo 741 de 2019, nuevo Reglamento del Concejo de Bogotá, el proyecto fue desarchivado en dos oportunidades, bajo los números 166 y 368, manteniendo los mismos ponentes, quienes a su vez, confirmaron para cada uno de ellos, las ponencias presentadas en el mes de febrero. Sus aportes y comentarios han sido tenidos en cuenta en la formulación de esta nueva versión, los cuales se resumen a continuación:

La Ponencia de la Honorable Concejala Diana Diago, señala que. *“Este proyecto de acuerdo dará herramientas a las veedurías ciudadanas de espacio público facilitándoles el control al momento de realizar el cumplimiento de obligaciones y compromisos de las instituciones encargadas en esta materia, con el único fin de salvaguardar la defensa del espacio público.*

El presente proyecto de acuerdo proporcionará herramientas para que la Administración Distrital y los ciudadanos se encuentren en espacios de coordinación apropiados que permitan materializar el control ciudadano sobre el espacio público y sus componentes.

En este sentido, la aprobación del proyecto de acuerdo permitirá convocar a la comunidad como actor fundamental en la toma de decisiones sobre el espacio público, garantizando su defensa y adecuada gestión de acuerdo con las necesidades de cada comunidad.”

Por su parte, la Honorable Concejala María Victoria Vargas, ha señalado que:

“De esta manera los comentarios de la administración radicados para el mismo proyecto de acuerdo, pero con número 295 de 2018 reiteran la imposibilidad de invadir la órbita de las atribuciones del alcalde.

Empero, en este caso se trata de dar cumplimiento y desarrollar lo preceptuado en la Ley 1757 de 2015, llamado Estatuto de la Participación, la cual a pesar de estar vigente desde el año 2015, los desarrollos en materia de participación comunitaria han sido muy pocos.

En efecto, la ley 1757 de 2015 trató de fortalecer lo establecido en la ley 850 de 2003 en materia de veedurías ciudadanas y fortaleció en su título séptimo la promoción y coordinación de la participación ciudadana, así:

LEY ESTATUTARIA 1757 DE 2015**Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática**

(...)

TÍTULO. VII**DE LA COORDINACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

(...)

CAPÍTULO. II

De la promoción de la Participación Ciudadana en las administraciones Departamentales, Municipales y Distritales

(...)

Artículo 88. Promoción de la participación ciudadana en las administraciones departamentales, municipales y distritales. *La promoción del derecho a la participación ciudadana en las unidades territoriales dependerá de las Secretarías que se designen para tal fin, quienes podrán designar personal con dedicación exclusiva para tal fin.*

Artículo 89. Funciones. *Para promover la participación ciudadana, las Secretarías que se designen para tal fin tendrán las siguientes funciones:*

- a). Formular las políticas locales de participación en armonía con la política nacional y con el concurso de las distintas instancias institucionales y no institucionales de deliberación existentes y con las entidades que conforman el Estado a nivel local;*
- b). Hacer seguimiento al cumplimiento de las políticas locales de participación, así como hacer seguimiento a los compromisos de las administraciones emanados de los ejercicios de control social;*
- c). Garantizar el adecuado estudio e integración de las recomendaciones hechas por actores de la sociedad civil a la administración territorial en desarrollo de sus actividades y cofinanciar los esfuerzos de participación ciudadana;*
- d). Fomentar la cultura democrática y el conocimiento y apropiación de los mecanismos de participación ciudadana y comunitaria en las instituciones educativas;*
- e). Diseñar y gestionar estrategias e instrumentos que concreten en las realidades locales las políticas nacionales en materia de participación y organización de la ciudadanía;*
- f). Diseñar y promover la estrategia que garantice la información suficiente para una efectiva participación ciudadana;*
- g). Ejecutar, controlar, coordinar y evaluar planes, programas y proyectos para la promoción de la participación ciudadana, el interés asociativo y la organización comunitaria en el departamento o municipio;*
- h). Fomentar procesos asociativos en las organizaciones sociales y comunitarias;*

- i). Liderar, orientar y coordinar los procesos de participación de los grupos poblacionales desde la perspectiva etaria, étnica, generacional y de equidad de género;*
- j). Desarrollar la rendición de cuentas a la ciudadanía y promover ejercicios de control social como procesos permanentes que promuevan, en lenguajes comprensibles, la interlocución y evaluación de la gestión pública de acuerdo con los intereses ciudadanos;*
- k). Estimular los ejercicios de presupuestación participativa a través de toma de decisiones de carácter deliberativo sobre la destinación de recursos de inversión pública.*

Así, lo que se pretende con este proyecto de acuerdo no es usurpar las atribuciones del Alcalde Mayor, sino autorizarlo para que implemente lo establecido taxativamente en la ley para los distritos en materia de participación ciudadana.

6.2. DE CONVENIENCIA.

El Estatuto de la Participación vigente desde la ley 1757 de 2015, plantea novedosas formas de participación ciudadana que aún no se han plasmado en los desarrollos normativos de la ciudad.

Solo para mencionar uno de ellos es la creación y puesta en funcionamiento de los Fondos para la Participación Ciudadana en los entes territoriales como una posibilidad de fomento y fortalecimiento a la participación, pero la ley al dejar estos fondos como una posibilidad, aun no se han creado ni puesto en funcionamiento. Igual sucede con la posibilidad de implementación de los presupuestos participativos, los cuales al no implementarse cercenan la posibilidad real de participación ciudadana.

Sea esta la oportunidad para utilizar el estatuto de la participación alrededor del fomento e incentivo de ésta en el apoderamiento ciudadano del espacio público.”

Y ha ofrecido importantes modificaciones al articulado, las cuales fueron tenidas en cuenta en su totalidad para a reformulación de este nuevo proyecto.

La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Gobierno, ha emitido concepto de **No Viable** al proyecto, indicando que *“En virtud de lo expuesto anteriormente, se concluye que el objeto del proyecto de acuerdo ya es desarrollado por este Departamento Administrativo y otras entidades que tienen competencia sobre el espacio público; razón por la cual no consideramos viable su adopción.*

No es necesario el proyecto de acuerdo dado que el DADEP, como autoridad competente en la materia y en el marco del desarrollo de sus funciones tiene la idoneidad para seguir realizando procesos que faciliten la sostenibilidad y apropiación social del espacio público, así como la participación de la comunidad en procesos encaminados a su mantenimiento, recuperación y para la formulación de políticas, planes y programas para el distrito en temas de espacio público,

Teniendo en cuenta que la política distrital de espacio público fortalece los procedimientos, estrategias y espacios que promueven la participación ciudadana en la generación, recuperación y sostenibilidad del espacio público, al adoptarse el Proyecto de Acuerdo N° 010 de 2000 "Por el cual se promueve la efectiva participación ciudadana en la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público y se dictan otras disposiciones", se duplicaría la normatividad vigente en el tema"; aspectos que, aunque parezcan ya establecidos en la normatividad vigente, son totalmente independientes por cuanto el proyecto se relaciona con la efectiva participación de la comunidad en

le gestión del espacio público y no simplemente con las funciones institucionales del DADEP, en promover la participación ciudadana.

Con base en lo anterior y observando el reconocimiento de los y las concejales ponentes de la importancia de la aprobación de este proyecto de acuerdo, expresado en sus conceptos arriba subrayados, acogemos los planteamientos hechos en dirección a mejorar y fortalecer la iniciativa, por lo que sus sugerencias han sido incorporadas en el articulado de esta nueva versión con el anhelo de seguir construyendo un proyecto viable y conveniente para la ciudad.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

MARCO JURIDICO

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

ARTICULO 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

ARTICULO 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.

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

○ DE ORDEN LEGAL

- ✓ **LEY 9 DE 1989**, “por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 5º.- Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus

elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

- ✓ **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.”**, (Ley de Ordenamiento Territorial.)

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

3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.

Artículo 3º.- *Función pública del urbanismo.* El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

- ✓ **Ley 850 de 2003, “Por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas.**

TITULO III

FUNCIONES, MEDIOS Y RECURSOS DE ACCION DE LAS VEEDURIAS

Artículo 15. *Funciones.* Las veedurías ciudadanas tendrán como funciones las siguientes:

- a) Vigilar los procesos de planeación, para que conforme a la Constitución y la ley se dé participación a la comunidad;
- b) Vigilar que en la asignación de los presupuestos se prevean prioritariamente la solución de necesidades básicas insatisfechas según criterios de celeridad, equidad, y eficacia;
- c) Vigilar porque el proceso de contratación se realice de acuerdo con los criterios legales;
- d) Vigilar y fiscalizar la ejecución y calidad técnica de las obras, programas e inversiones en el correspondiente nivel territorial;
- e) Recibir los informes, observaciones y sugerencias que presenten los ciudadanos y organizaciones en relación con las obras o programas que son objeto de veeduría;
- f) Solicitar a interventores, supervisores, contratistas, ejecutores, autoridades contratantes y demás autoridades concernientes, los informes, presupuestos, fichas técnicas y demás documentos que permitan conocer el cumplimiento de los respectivos programas, contratos o proyectos;
- g) Comunicar a la ciudadanía, mediante asambleas generales o en reuniones, los avances de los procesos de control o vigilancia que estén desarrollando;
- h) Remitir a las autoridades correspondientes los informes que se desprendan de la función de control y vigilancia en relación con los asuntos que son objeto de veeduría;

i) Denunciar ante las autoridades competentes los hechos o actuaciones irregulares de los funcionarios públicos.

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- ✓ **Acuerdo 18 de 1999, “Por el cual se crea la Defensoría del Espacio Público”.** Se creó la Defensoría del Espacio Público como un Departamento Administrativo, cuya misión es contribuir al mejoramiento de la calidad de vida a través de una eficaz defensa del espacio público, una adecuada administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad y de la construcción de una nueva cultura del espacio público, que garantice su uso y disfrute colectivo y estimule la participación comunitaria.

Artículo 4º.- Espacio Público. Corresponde a la Defensoría del Espacio Público ejercer entre otras las siguientes funciones:

- a. Administrar los bienes que hacen parte del espacio público distrital.
- b. Formular las políticas, planes y programas distritales relacionados con la defensa, inspección, vigilancia, regulación y control del espacio público.
- c. Asesorar a las autoridades locales en el ejercicio de funciones relacionadas con el espacio público, así como en la difusión y aplicación de las normas correspondientes.
- d. Actuar como centro de reflexión y acopio de experiencia sobre la protección, recuperación y administración del espacio público y preparar proyectos de Ley, Acuerdos o Decretos sobre la materia.
- e. Instaurar las acciones judiciales y administrativas necesarias para el cumplimiento de las funciones asignadas al Departamento.
- f. Organizar en coordinación con las autoridades competentes actividades tendientes a evitar que se ubiquen en el espacio público construcciones que afecten la seguridad, la salubridad de los transeúntes o impidan su disfrute.
- g. Promover en coordinación con las autoridades competentes un espacio público adecuado para todos.
- h. Coordinar y promover con las autoridades distritales y locales actividades que promuevan el buen uso del espacio público y prevengan su deterioro.
- i. Promover en coordinación con otras entidades del Distrito, la creación de incentivos para quienes contribuyan de manera especial, a mantener, mejorar y ampliar el espacio público de la ciudad.
- j. Organizar y adelantar campañas cívicas y educativas para defender, recuperar, proteger y controlar el espacio público.
- k. La Defensoría del Espacio Público asumirá las funciones y objetivos que le fueron conferidos al Taller Profesional del Espacio Público mediante el Decreto 324 de 1992. El Taller Profesional del Espacio Público, mantendrá las mismas funciones que le confiere el Decreto 1087 de 1997.
- l. Identificación de espacios en la ciudad que permitan la ubicación de vendedores en proceso de reubicación en zonas estratégicas que le permitan adelantar sus actividades.

Entre los objetivos estratégicos del DADEP se encuentran:

- Definir políticas urbanas que propendan por la defensa, sostenibilidad y administración eficiente y justa del espacio público.
- Implementar mecanismos de cooperación institucional que permitan aunar esfuerzos, recursos e intereses en pro del mejoramiento social, económico y cultural de la ciudad.
- Crear espacios de participación donde la ciudadanía adquiera un papel protagónico en la apropiación de “lo público”.
- Establecer a mediano y largo plazo estrategias que permitan hacer sostenible el ejercicio que sobre el espacio público se está realizando.

✓ Decreto 215 de 2005, Plan Maestro de Espacio Público – P MEP

Artículo 5.- Objetivos. Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con el espacio público del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una regulación sistemática en cuanto a su generación, mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico, y apropiación social. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

8. Definir un sistema de indicadores de gestión que permita el seguimiento y la evaluación objetiva de la ejecución del Plan, en lo relacionado con el cumplimiento de los objetivos y la consecución de las metas contenidas en el mismo.

9. Establecer normas y procedimientos que permitan adoptar mecanismos tendientes a promover la sostenibilidad y apropiación social del espacio público, así como la participación de la comunidad en los procesos encaminados a su mantenimiento y recuperación, a través del apoyo y fortalecimiento de las organizaciones comunitarias, y la creación e institucionalización de redes sociales para la apropiación del espacio público.

10. Formular una política para la generación permanente de espacio público, con fundamento en el principio constitucional de la función social y ecológica de la propiedad privada. El Plan pretende solucionar, a más tardar en el año 2019, el déficit actual y las necesidades futuras en cuanto a disponibilidad de espacio público, hasta alcanzar el estándar de 10 m² por habitante adoptado por el Plan de Ordenamiento Territorial, de los cuales, 6 m² por habitante deberán estar representados en parques, plazas y plazoletas de todas las escalas, y los 4 m²/hab. restantes, deberán corresponder al producto de la recuperación y adecuación de las áreas pertenecientes a la Estructura Ecológica Principal.

✓ Decreto Distrital 456 de 2013, “Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá”. (Artículo 6, numeral 13)

6.13.- Espacio Público: Es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos Arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el Distrito Capital de Bogotá. En concordancia con los

artículos 63 y 72 de la constitución Política, están destinados al uso y goce de todos los habitantes, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

En consecuencia, el espacio público será abordado como derecho colectivo, para garantizar de manera universal su acceso, uso y disfrute, así como su mantenimiento y preservación. Considerándolo a su vez, como escenario que posibilita el desarrollo de actividades económicas privadas, limitadas a lo establecido en la reglamentación distrital y en especial a lo estipulado en el presente decreto.”

- ✓ **Acuerdo 645 de 2016**, “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá, D.C., 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”.

Artículo 82. Instrumentos de Gestión Social para proyectos de recuperación de espacio público. (Vigente) En espacios públicos deteriorados y con condiciones de inseguridad en la ciudad, la administración podrá a través de instrumentos de gestión social y económica vincular o delegar en vecinos y comerciantes del sector a intervenir el desarrollo de proyectos que permitan su recuperación integral con el apoyo permanente de las Alcaldías Locales y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.

- ✓ **Acuerdo 761 de 2020**, “Por el 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”

Artículo 15. Definición de Programas. Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

Propósito 1: Hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política.

Programa 20. Bogotá, referente en cultura, deporte, recreación y actividad física, con parques para el desarrollo y la salud. Lograr una ciudadanía activa, aumentando la práctica de la actividad física y el deporte, con el fin de contribuir a prevenir enfermedades crónicas no transmisibles y mentales, utilizando el deporte y la recreación para incrementar los comportamientos relacionados con confianza, trabajo en equipo, solidaridad y apropiación del espacio público a través de estrategias de cultura ciudadana e inclusión, donde los parques se constituyan en espacios de convivencia, construcción de tejido social y desarrollo económico. Formar integralmente a niños, niñas, adolescentes y jóvenes escolares de Instituciones Educativas del Distrito a través de la oferta de alternativas de deporte y actividad física, que a su vez permita identificar talentos deportivos que nutran la base deportiva de la ciudad a través de la oferta del IDRD y con las organizaciones deportivas.

Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

Programa 33. Más árboles y más y mejor espacio público. Reverdecer la ciudad para reducir su vulnerabilidad frente a la crisis climática, a través de la plantación de individuos vegetales y jardinería en la zona rural y urbana e intervención del espacio público, propendiendo por el mantenimiento de lo generado y lo existente usando como instrumento

el fortalecimiento de las actuaciones de evaluación, seguimiento, control y prevención, mediante el uso de Sistemas de Información confiables y accesibles. Realizar un ejercicio de construcción social del espacio público basado en el respeto, el diálogo y en el acatamiento voluntario de las normas, promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía. Gestionar iniciativas públicas y/o privadas para la administración del patrimonio inmobiliario distrital y el espacio público.

Incluye como herramienta de planificación para el Distrito, la formulación e implementación de una política pública de gestión integral de arbolado urbano, zonas verdes y jardinería para Bogotá. Paralelamente impulsando la mesa técnica de arbolado urbano y coberturas verdes que permita tener un mayor alcance con las entidades y grupos involucrados.

Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.

Programa 44. Autoconciencia, respeto y cuidado en el espacio público. Generar un cambio cultural y diálogo social, dirigido a la transformación de conflictos entre los actores y usuarios del espacio público y a la prevención de conductas contrarias contenidas en el código de seguridad y convivencia ciudadana. Para el desarrollo de este programa se respetarán los derechos de las y los vendedores ambulantes, desarrollando las medidas de acciones afirmativas señaladas en la jurisprudencia de la Corte Constitucional, especialmente la Sentencia C-211 de 2017. Lo anterior, disminuye la ilegalidad, la conflictividad y la informalidad en el uso y ordenamiento del espacio público, privado y en el medio ambiente rural y urbano.

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. En este sentido, coordinar con las autoridades locales las acciones de inspección, vigilancia y monitoreo a los desarrollos urbanísticos de vivienda ilegal o informal; así como fortalecer el aparato de vigilancia y de control urbano para hacerlo más eficaz, además de desarrollar intervenciones urbanas centradas en optimizar la iluminación, mejorar los andenes, contar con parques más seguros y en general con espacio público seguro y agradable; priorizando territorios y sectores con alta incidencia de violencia sexual.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá, D.C., es competente para dictar el presente acuerdo, apoyado en las siguientes disposiciones:

Decreto-Ley 1421 de 1993

“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.”

(...)

10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veedurías ciudadanas.

IV. IMPACTO FISCAL

Si bien la implementación del presente proyecto de acuerdo puede demandar recursos presupuestales, es de precisar que no implica que la Administración Distrital invierta mayores recursos económicos, como quiera que no se compromete al Distrito en asignar apropiaciones presupuestales diferentes a las establecidas para las entidades vinculadas. Así las cosas, en relación con lo dispuesto en la ley 819 de 2003, consideramos que el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal que afecte las finanzas del distrito en el mediano plazo, por lo que, como ya se dijo, no genera erogaciones presupuestales adicionales.

Por lo anteriormente expuesto, la Bancada del Polo Democrático Alternativo, presenta a consideración de esta Honorable Corporación, el presente proyecto de acuerdo *“Por el cual se promueve una participación ciudadana incidente en la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público, y se dictan otras disposiciones”*.

V. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO No. 059 DE 2021**PRIMER DEBATE*****“POR EL CUAL SE PROMUEVE UNA PARTICIPACIÓN CIUDADANA INCIDENTE EN LA GENERACIÓN, SOSTENIBILIDAD, DEFENSA Y GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***

El Concejo de Bogotá D. C., en uso de las facultades constitucionales y legales en especial las conferidas en los numerales 1 y 10 del Artículo 12 del Decreto 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1º.- Objeto: Promover la participación ciudadana de manera incidente en la gestión del espacio público, buscando articular la gestión institucional y el control social con el objeto de fortalecer la generación, sostenibilidad y defensa del espacio público.

Artículo 2º.- Procedimientos: Autorizar a la administración distrital para que en un término de seis meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, diseñe e implemente procedimientos que faciliten la participación de la comunidad para fortalecer la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público.

Artículo 3º.- Promoción de la participación ciudadana: Todos los ciudadanos que formen parte a través de organizaciones civiles como: organizaciones comunitarias, profesionales, juveniles, sindicales, benéficas o de utilidad común, no gubernamentales, sin ánimo de lucro y constituidas con arreglo a la ley, podrán constituir veedurías ciudadanas del espacio público para la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público; para tal efecto la Administración Distrital, de conformidad con la Ley 850 de 2003, o la norma que la sustituya o modifique, promoverá la creación de veedurías ciudadanas del espacio público.

Artículo 4º.- Observatorio del Espacio Público - ODEP: Institucionalícese el Observatorio Distrital del Espacio Público – ODEP en el Distrito capital, creado en vigencia del Acuerdo 645 de 2016, el cual cumplirá las funciones previstas

Artículo 5º. De la Comisión Intersectorial. Las Entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial del Espacio Público, como instancia de coordinación de la gestión distrital, podrán prestar el apoyo y hacer las recomendaciones en la materia para que las organizaciones comunitarias, profesionales, juveniles, sindicales, benéficas o de utilidad común, no gubernamentales, sin ánimo de lucro y constituidas con arreglo a la ley, desarrollen acciones de autogestión que permitan la generación, sostenibilidad, defensa y gestión del espacio público.

Artículo 6º. Vigencia: El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Cordialmente;

CELIO NIEVES HERRERA
Concejal

CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS
Concejal

ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ
Concejal
Vocero de la Bancada
Proyectó y elaboró: Oscar Daza

PROYECTO DE ACUERDO No. 060 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DETERMINAN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO POR PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍAS GENERADAS POR OBRA PÚBLICA”

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto tiene por objeto fomentar el cobro por participación en plusvalías producidas por la ejecución obras públicas previsto en la Ley 388 de 1997, a través de determinantes y lineamientos que fundamentarán la formulación de una estrategia de Plusvalías por Obras Públicas, en función de la asignación eficiente y equitativa del valor creado por cuenta de las transformaciones urbanas causadas por los recursos públicos aplicados a las mismas, y del trabajo y de la gestión que permite generarlo.

II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

A. Valor del Suelo y la renta:

El espacio, más allá de su existencia geométrica euclidiana, es un escenario producto de las acciones y prácticas sociales de las que también hace parte activa (Lefebvre, 1974), cuya racionalización, en términos de ordenamiento, se traduce como territorio o suelo. Esta racionalización, bajo una cosmovisión occidental capitalista, hace que el suelo requiera el estado de propiedad, el cual es asumido por la Constitución Política como una *“función social que implica obligaciones”*⁴⁵.

De esta manera y considerando la teoría económica, el suelo adquiere la condición de bien generador de rentas y/o factor de producción (Manrique, 2002), lo que a su vez implica su condición de valor y el hecho de que le corresponda un mercado. La rentabilidad del suelo y su incremento de valor, por su naturaleza financiera, deben ser comprendidos como un cambio en la riqueza y, por tanto, implican el fenómeno de asignación de la misma, que no se da necesariamente en el campo de la distribución.

Los economistas clásicos estudiaron estas condiciones a partir de la rentabilidad de los derechos sobre las tierras y del uso necesario para la producción (Manrique, 2002) y en la actualidad, se aplican los preceptos teóricos a la observación del cambio de valor, y a la formación de precios, aplicando métodos de valoración del suelo, y de la tierra, en el general (Pérez, 2015).

En el caso del valor del suelo urbano, por su condición de patrimonio, crece o decrece en virtud de los procesos de cambio que se llevan a cabo en el mismo. Así como las mejoras y bienes que se agregan al suelo por parte del propietario hacen que este se valore – como en el caso del valor catastral que integra el valor del suelo y el valor de las edificaciones – Jaramillo (1950) identifica diferentes tipos de renta extrínseca de la inversión del propietario que implican variables ligadas a los procesos de urbanización colectivos, como lo es la heterogeneidad comercial dentro de la ciudad o la localización con respecto a centros de laborales o de producción.

⁴⁵ Constitución Política de Colombia (1991), Capítulo II: Derechos Sociales, Económicos y Culturales, Artículo 58: (...) *“La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.”*

De esta manera, la intervención del Estado provocaría un aumento en el valor del suelo de los propietarios dándole la responsabilidad y derecho legítimo de participar en este plusvalor generado, garantizando la redistribución equitativa de este beneficio privado en provecho de los intereses colectivos. De otra manera, la no captura de este valor podría ser categorizado como “enriquecimiento sin junta causa” para estos poseedores y un posible “detrimento patrimonial” para el Estado (Garzón, 2019).

Entendiendo la enorme desigualdad que se ha desarrollado en Colombia, especialmente en el ámbito de la distribución y concentración de la tierra, hace más urgente y necesaria la implementación de instrumentos redistributivos, que hagan participe a toda la sociedad de la generación de riqueza desde la inversión pública. Como lo menciona María Mercedes Maldonado (2008) en su texto *Elementos básicos para la aplicación de la participación en plusvalía en Colombia*: “Cuanto las plusvalías no se recuperan, así sea parcialmente, se transfieren cuantiosos recursos del ahorro y el trabajo de los ciudadanos comunes y corrientes hacia los propietarios de tierra” (p.3).

B. Participación en Plusvalías como instrumento de gestión urbana:

Lo anterior es la razón por la cual la Constitución Política dispone el reconocimiento de la participación del Estado en el plusvalor del suelo como parte de los Derechos Colectivos⁴⁶, que posteriormente sería desarrollada en la Ley 388 de 1997 como parte de los instrumentos de gestión urbana y como parte de los mecanismos de descentralización fiscal municipal, al otorgarle la autonomía territorial sobre los tributos al suelo.

La participación de plusvalías es uno de los instrumentos que permiten al Estado recapturar – parcialmente – el aumento en las rentas del suelo, producto de acciones y esfuerzos colectivos que no son imputables al propietario de la tierra, refiriéndose principalmente a las “decisiones o actuaciones de ordenamiento territorial o de inversiones públicas adoptadas o ejecutadas en nombre del interés general” (Maldonado, 2008). Así mismo, se concibe la participación en plusvalías

De esta manera, la participación del Estado sobre las plusvalías no se limita al tributo *per se*, sino que le permite a las entidades territoriales y sus gobiernos locales hacer parte de las dinámicas del mercado inmobiliario. Lo anterior se expresa tanto en la participación del Estado en los proyectos urbanos, como en el control que se puede ejercer sobre la especulación inmobiliaria, ya que es una carga aplicada al suelo que no se vería representada en la capacidad de pago de las personas.

Por consiguiente, en el desarrollo normativo de la legislación colombiana se pueden observar las capacidades distributivas fiscales, que parten de los recaudos sobre rentas y capitales asociados específicamente la participación por plusvalías. En primer lugar, en el Artículo 73 de la Ley 388 de 1997, donde se define el concepto de la participación, se indica que esta “...se destinará a la defensa y fomento de interés común a través de acciones y operaciones encaminadas a distribuir y sufragar equitativamente los costos del desarrollo urbano” tema que es retomado en la destinación de los

⁴⁶ Constitución Política de Colombia (1991), Capítulo III: Derechos Colectivos y del Ambiente, Artículo 82: (...) “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.”

recursos provenientes de la participación, que se aborda en el Artículo 85 de esta norma, con los siguientes fines:

- “1. Compra de predios o inmuebles para desarrollar planes o proyectos de vivienda de interés social.*
- 2. Construcción o mejoramiento de infraestructuras viales, de servicios públicos domiciliarios, áreas de recreación y equipamientos sociales para la adecuación de asentamientos urbanos en condiciones de desarrollo incompleto o inadecuado.*
- 3. Ejecución de proyectos y obras de recreación, parques y zonas verdes y expansión y recuperación de los centros y equipamientos que conforman la red del espacio público urbano.*
- 4. Financiamiento de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo de interés general.*
- 5. Actuaciones urbanísticas en macroproyectos, programas de renovación urbana u otros proyectos que se desarrollen a través de unidades de actuación urbanística.*
- 6. Pago de precio o indemnizaciones por acciones de adquisición voluntaria o expropiación de inmuebles, para programas de renovación urbana.*
- 7. Fomento de la creación cultural y al mantenimiento del patrimonio cultural del municipio o distrito, mediante la mejora, adecuación o restauración de bienes inmuebles catalogados como patrimonio cultural, especialmente en las zonas de las ciudades declaradas como de desarrollo incompleto o inadecuado.”*

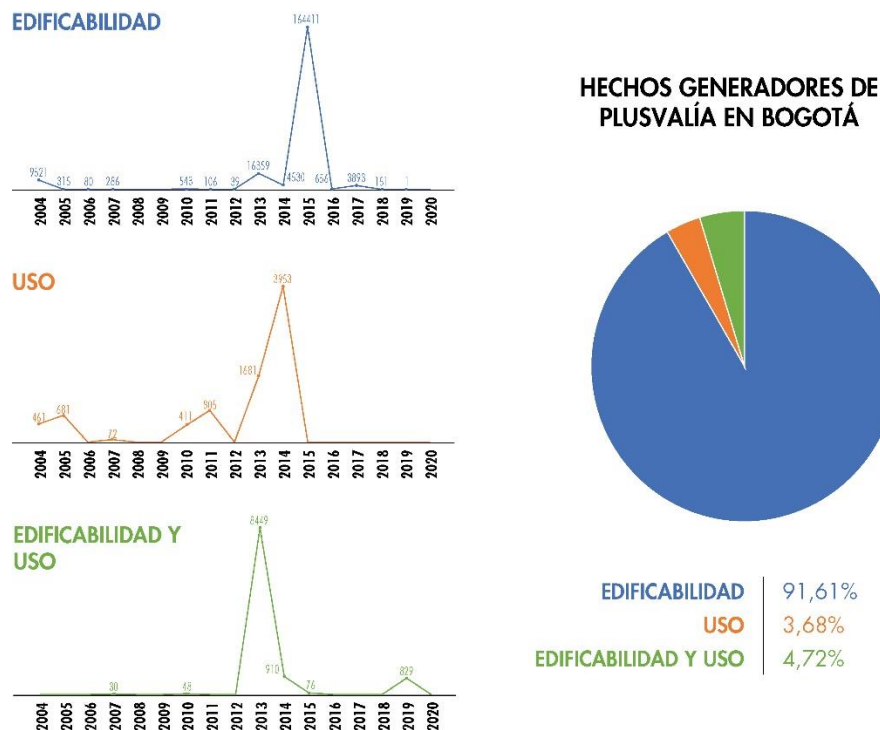
Por su parte, en el Distrito Capital se ha buscado brindar los lineamientos en esta materia para el caso específico de la ciudad, por medio del Acuerdo 118 de 2003 *“Por el cual se establecen las normas para la aplicación de la participación en plusvalías en Bogotá”*. Mediante esta norma, el cobro se enfocó en ofrecer soluciones de vivienda de interés prioritario y reasentamiento, espacio público y protección de los recursos ambientales e inmuebles de conservación. Posteriormente, el Artículo 11 del Acuerdo Distrital 642 establece una excepción al disponer que *“...El producto de la participación por plusvalía que se genere en inmuebles situados en las áreas de influencia del sistema metro se destinará exclusivamente al financiamiento de la planeación, estructuración y construcción del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo para la Ciudad de Bogotá, incluyendo el Metro de Bogotá.”*

C. Plusvalías por obras públicas:

La Ley 388 de 1997 estableció en su Artículo 74 los hechos generadores de la participación en la plusvalía como *“...las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas según lo establecido en el Artículo 8 de esta ley, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor parte edificada”*, categorizándolas en los siguientes tres puntos:

1. La incorporación de suelo rural a suelo expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.
2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.
3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez.

Si bien Bogotá fue la primera ciudad en institucionalizar y territorializar la participación en plusvalías de acuerdo con estos parámetros, su aplicación se ha limitado principalmente a los últimos dos numerales y la combinación de ambos. Desde su incorporación en el 2004 (a través de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial por medio del Decreto 190 de 2004) y hasta el año 2020, la declaración de las plusvalías se distribuyó de la siguiente manera:



Gráfica a: Distribución de los inmuebles [incluye propiedad horizontal] liquidados por plusvalía (2004-2020). Elaboración propia con la información de la Secretaría Distrital de Planeación y Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

Estas gráficas presentan el número de inmuebles liquidados entre la Secretaría Distrital de Planeación y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital por año y por hecho generador demuestran dos puntos importantes: (1) el principal hecho generador en la ciudad es el aumento de edificabilidad cubriendo el 96,33% de las plusvalías generadas, y (2) presentan un punto máximo de declaratorias las cuales corresponden al Decreto Distrital 562 de 2014 “Por el cual se reglamentan las condiciones urbanísticas para el tratamiento de renovación urbana, se incorporan áreas a dicho tratamiento, se adoptan las fichas normativas de los sectores con este tratamiento y se dictan otras disposiciones” el cual buscaba densificar la ciudad bajo la visión de ciudad de un gran centro ampliado y que posteriormente sería derogado mediante el Decreto Distrital 079 de 2016.

Espacialmente, estas plusvalías se distribuyen de la siguiente manera en la ciudad de Bogotá:

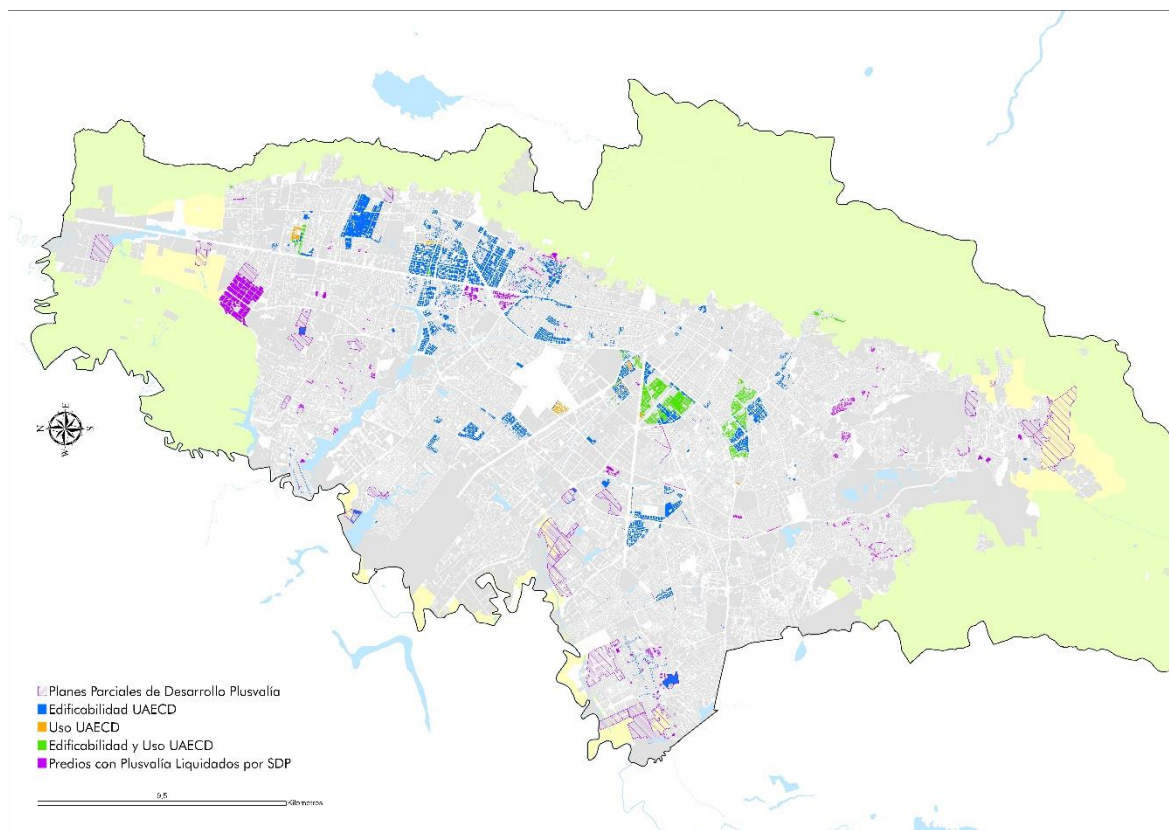


Ilustración 1: Mapa de la liquidación de plusvalías en Bogotá (2004 – 2019) Elaboración propia con información de la Secretaría Distrital de Planeación y Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

En el marco de la Ley 388 de 1997 y el Acuerdo 118 de 2003, el recaudo anual de este instrumento se distribuye en la actualidad entre: La Caja de Vivienda Popular (50%), la Secretaría Distrital de Hábitat (20%), el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (15%), la Secretaría Distrital de Ambiente (9%) y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (6%). A continuación, se presenta el recaudo anual de este tributo desde el año 2004 y el año 2019:

Tabla 1: Recaudo total por cobro por participación en Plusvalía. Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda

AÑO	RECAUDO
2004	\$ 1.023.000.000,00
2005	\$ 10.743.000.000,00
2006	\$ 11.401.000.000,00
2007	\$ 9.921.000.000,00
2008	\$ 14.346.000.000,00
2009	\$ 10.101.000.000,00
2010	\$ 23.990.000.000,00

2011	\$ 33.589.000.000,00
2012	\$ 7.084.000.000,00
2013	\$ 7.864.000.000,00
2014	\$ 11.630.000.000,00
2015	\$ 13.559.000.000,00
2016	\$ 11.298.000.000,00
2017	\$ 20.817.000.000,00
2018	\$ 26.868.000.000,00
2019	\$ 2.808.000.000,00

Adicionalmente, a esta subutilización de la herramienta de cobro por participación en plusvalías, se presenta el completo desuso de la participación por plusvalía por obra pública que, aunque no se contempla en el Artículo 74 como un hecho generador de plusvalía, se incorpora su funcionamiento en el Artículo 87 de la Ley 388 de 1997. Es necesario resaltar que, en el Distrito Capital esta participación – correspondiente a la ejecución de obras públicas – no fue incluida sino hasta el Acuerdo Distrital 352 de 2008 el cual modificó el Artículo 3 del Acuerdo 118 de 2003 incluyendo las obras públicas como hecho generador de plusvalías de la siguiente manera:

“4. Cuando se ejecuten obras públicas consideradas de "macroproyectos de infraestructura" previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen, y no se haya utilizado para su financiación la contribución de valorización.”

Posteriormente, el Acuerdo 682 de 2017 modificó a su vez el Acuerdo 352 de 2008, trasladando la plusvalía por obra pública de ser considerada un hecho generador a su propio articulado de la siguiente manera:

“Artículo 7. Plusvalía por Obra Pública: Cuando se ejecuten obras públicas previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen, y no se haya utilizado para su financiación la contribución de valorización, se podrá determinar el mayor valor adquirido por los predios en razón de tales obras, y liquidar la participación en plusvalía, de conformidad con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.”

Debido a que la normativa no especifica el alcance de lo que se consideraría como “obra pública”, es importante remitirse nuevamente al Artículo 82 de la Constitución Pública donde se determina que: *“(…) 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.”* Estas Acciones Urbanísticas son definidas en el Artículo 8 de la Ley 388 de 1997 de la siguiente manera:

“Artículo 8. Acción Urbanística: La función pública del ordenamiento del territorio municipal o distrital se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. Son acciones urbanísticas, entre otras:

- 1. Clasificar el territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana.*

2. Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos.

3. Establecer la zonificación y localización de los centros de producción, actividades terciarias y residenciales, y definir los usos específicos, intensidades de uso, las cesiones obligatorias, los porcentajes de ocupación, las clases y usos de las edificaciones y demás normas urbanísticas.

4. Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.

5. Determinar las zonas no urbanizables que presenten riesgos para la localización de asentamientos humanos, por amenazas naturales, o que de otra forma presenten condiciones insalubres para la vivienda.

6. Determinar las características y dimensiones de las unidades de actuación urbanística, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

7. Calificar y localizar terrenos para la construcción de viviendas de interés social.

8. Calificar y determinar terrenos como objeto de desarrollo y construcción prioritaria.

9. Dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos, directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes.

10. Expropiar los terrenos y las mejoras cuya adquisición se declare como de utilidad pública o interés social, de conformidad con lo previsto en la ley.

11. Localizar las áreas críticas de recuperación y control para la prevención de desastres, así como las áreas con fines de conservación y recuperación paisajística.

12. Identificar y caracterizar los ecosistemas de importancia ambiental del municipio, de común acuerdo con la autoridad ambiental de la respectiva jurisdicción, para su protección y manejo adecuados.

13. Determinar y reservar terrenos para la expansión de las infraestructuras urbanas.

14. Todas las demás que fueren congruentes con los objetivos del ordenamiento del territorio.

15. <Numeral adicionado por el artículo 192 de la Ley 1450 de 2011> Identificar y localizar, cuando lo requieran las autoridades nacionales y previa concertación con ellas, los suelos para la infraestructura militar y policial estratégica básica para la atención de las necesidades de seguridad y de Defensa Nacional.”

Recordando que acciones urbanísticas mencionadas deben estar previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial, planes parciales o en los instrumentos que los desarrollen y que no se haya utilizado para su financiación la continuación de valorización, para ser consideradas como generadoras de plusvalías.

Aunque este tributo – la participación en plusvalía por ejecución de obra pública – está ligado a la ejecución de obras públicas, es importante mencionar que **este cobro no busca ser una fuente de financiación de dichas obras**, sino que, a diferencia del Cobro por Valorización⁴⁷ se define desde los mecanismos de redistribución del aumento del valor del suelo causado por esta inversión pública. Por tal razón, la Administración Distrital debe implementar una gestión eficaz para trabajar con ambas herramientas en el corto, mediano y largo plazo.

Teniendo esto en cuenta, como parte de la justificación de este Proyecto de Acuerdo, se hace necesaria la inclusión de un estimativo del impacto que podría tener en la ciudad la aplicación de una política de esta naturaleza. Esto sin detrimento de las competencias y funciones de identificación del área de impacto de plusvalías, calculo y liquidación consignadas en la normativa que ya poseen las entidades del Distrito. Con este fin, se identifican los predios que posiblemente se podrían ver beneficiados de las plusvalías generadas por la ejecución de obras públicas correspondientes únicamente a las obras asociadas a la movilidad que hacen parte de la Estructura Funcional y de Servicios, consignados en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente y en el primer borrador del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 de la Alcaldesa Claudia López. **Este análisis solo debe verse como una explicación del impacto y no como el resultado exacto de la aplicación de la futura política de Plusvalías por Obra Pública.** A continuación, se presenta un mapa de los. Dentro de las obras identificadas se encuentran:

1. Primera Línea del Metro de Bogotá (Hasta la Calle 76), prolongación hasta la Av. Calle 100 y posible Segunda Línea hasta Engativá y Suba.
2. Troncal de TransMilenio Calle 68
3. Troncal de TransMilenio Avenida Ciudad de Cali
4. RegioTram del Occidente
5. RegioTram del Norte
6. Corredor Ecológico de la Séptima
7. Avenida Circunvalar de Oriente
8. Peatonalización de la Calle Séptima
9. Ampliación de la Autopista Norte
10. Avenida La Sirena
11. Avenida Centenario
12. Avenida Caracas
13. Avenida Francisco Miranda
14. Avenida Longitudinal de Oriente Tramo Sur
15. Avenida Alsacia Tinta
16. Avenida Tabor
17. Avenida José Celestino Mutis

⁴⁷ Decreto Ley 1333 de 1986. Artículo 235: El establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización se harán por la respectiva entidad Nacional, departamental o municipal que ejecuten las obras, y el ingreso se invertirá en la construcción de las mismas obras o en la ejecución de otras obras de interés público que se proyecten por la entidad correspondiente.

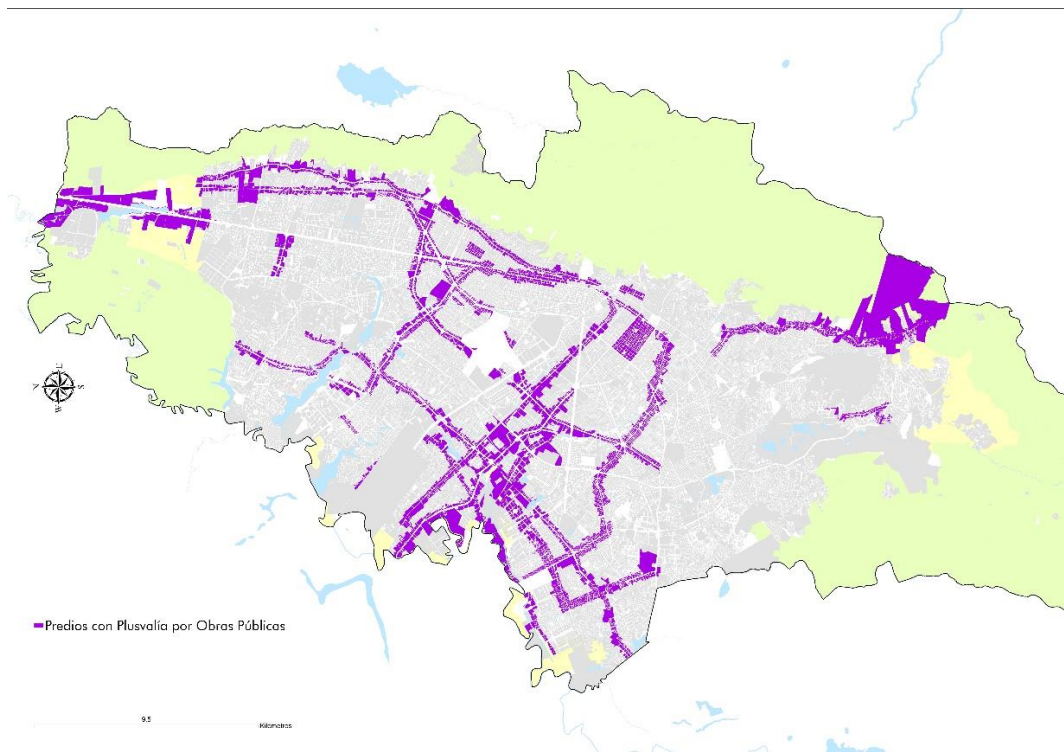


Ilustración 2: Mapa de aproximación de predios beneficiados por plusvalía generada por obras públicas del Sistema de Movilidad de la Estructura Funcional y de Servicios. Elaboración propia.

Se realizó un buffer de 200 metros desde el eje de las vías donde se localicen las obras públicas, dando como resultado un total – aproximado – de 112.000 predios beneficiados de las plusvalías generadas por dichas obras. Comparativamente, en el periodo comprendido entre el año 2004 el 2019, entre la Secretaría Distrital de Planeación y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, se liquidaron únicamente 51.028 predios. Es decir, una vez se integren las plusvalías por ejecución de obras públicas, se aumentaría en 220% los predios beneficiados únicamente por obras públicas de movilidad de la Estructura Funcional y de Servicios.

A este aumento de predios con efecto de plusvalías, es necesario sumarle los que se verán beneficiados por la construcción de equipamientos y espacios públicos, así como la ejecución de obras de servicios públicos y la restauración y adecuación de las zonas protegidas del Distrito.

D. Sobre el Proyecto de Acuerdo

Teniendo en cuenta el objeto planteado del presente Proyecto de Acuerdo y de lo anteriormente expuesto, el proyecto se articula con las políticas del suelo del Distrito, a través de las cuales se debe *“identificar e implementar los instrumentos más apropiados para financiar mejor a las ciudades, disminuir la informalidad, distribuir más equitativamente los servicios públicos y las cargas, y elegir las geotecnologías más apropiadas”* (Alfonso, 2013, p.3). Asimismo, la aplicación de lo dispuesto en este Proyecto de Acuerdo se enmarca en lo contenido en el Acuerdo 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta en 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 XIX”*, principalmente en lo referente a los instrumentos de financiación:

“Artículo 81. Instrumentos de financiación: *El Distrito Capital formulará y adoptará los instrumentos de gestión y financiación para el cumplimiento de los propósitos estratégicos en el presente Plan, incluidos los de financiación de accesos a la ciudad, pignoración predial, aportes por edificabilidad, aprovechamiento económico del espacio público y otra por tu lugar y los demás instrumentos que se necesiten y se encuentren habilitados.*

Parágrafo: *El Distrito Capital adoptará los instrumentos de gestión, financiación, incentivos e instrumentos para facilitar el acceso a la vivienda de interés social y prioritario. La Secretaría Distrital de Hábitat diseñará la Política de Hábitat y Vivienda.”*

Y con respecto al fortalecimiento institucional de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital presente en el Artículo 130:

“Artículo 130. Ingresos por la prestación de servicio público catastral. *Los ingresos que la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital perciba como remuneración por la prestación del servicio público catastral, en su condición de gestor u operador catastral, harán parte de su presupuesto como rentas propias, serán recaudados directamente por la entidad y apropiados en su presupuesto mediante Decreto. La entidad podrá realizar gastos de preinversión, diseño, alistamiento y ejecución en el desarrollo de los contratos o convenios interadministrativos que suscriba en ejercicio de las funciones relacionadas con el catastro multipropósito.”*

Por lo tanto, por medio de las disposiciones del presente proyecto se contribuye al fortalecimiento de las competencias de la Administración Distrital para la gestión de las herramientas tendientes a adelantar el cobro por participación en plusvalías generadas por la ejecución de obras públicas, sin crear o reformar un tributo, sino incentivando a la Administración a realizar el cálculo del tributo al suelo ya existente desde hace 23 años.

Dar cabida a esta estrategia permitirá que la Administración Distrital de cumplimiento a las metas y programas planteados en el Plan de Desarrollo que tengan vinculación con la destinación de los recursos presentes en la Ley 388 de 1997 y el Artículo 10 del Decreto Distrital 790 de 2017, de los sectores de Hábitat, Ambiente y Cultura. Entre dichas metas se encuentran:

No. Meta	Meta Sectorial
2	Entregar 10.500 soluciones habitacionales, para familias vulnerables con prioridad en hogares con jefatura femenina, personas con discapacidad, víctimas del conflicto armado, población étnica y adultos mayores.
126	Diseñar e implementar intervenciones de mejoramiento integral rural y de bordes urbanos.
127	Diseñar e implementar alternativas financieras y esquemas para el acceso a una vivienda digna y gestión del Hábitat.
129	Formular e implementar un proyecto piloto que desarrolle un esquema de solución habitacional "Plan Terrazas"
131	Gestionar 90 hectáreas de suelo útil para el desarrollo de vivienda social y usos complementarios.

132	Promover la iniciación de 50 mil VIS en Bogotá de las cuales, como mínimo el 20% será de interés prioritario.
133	Realizar mejoramiento integral de barrios con Participación Ciudadana, en 8 territorios priorizados (puede incluir espacios públicos, malla vial, andenes, alamedas a escala barrial o bandas eléctricas)
157	Realizar 700 intervenciones en Bienes de Interés Cultural de Bogotá
202	Alcanzar el 75% de cumplimiento del plan de manejo de la franja de adecuación de los Cerros Orientales en lo que corresponde a la SDA.
205	Completar 3 corredores ambientales en áreas aferentes a corredores ecológicos de ronda o parques ecológicos distritales de humedal con una visión concentrada en la ecosostenibilidad respetando los espacios del agua y su biodiversidad asociada.
206	Consolidar más de 153 nuevas hectáreas con estrategias de conservación para la preservación, uso y manejo sostenible de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, en áreas protegidas y de especial interés ambiental de Bogotá D.C, entre ellas el parque ecológico distrital de montaña Entrenubes, Cuchilla del Gavilán, zona rural de Usme, Ciudad Bolívar y Cerro Seco.
207	En cumplimiento del plan de manejo ambiental de la reserva Thomas Vander Hammen en 100 Hectáreas de la reserva se implementara en 100 hectáreas de la reserva, se implementaran las siguientes acciones, procesos de restauración en la reserva incluyendo el bosque las mercedes, procesos de adquisición predial; acuerdos de conformación e implementación de herramientas de paisajes con los propietarios y se adelantaran el acompañamiento y asesoría a los proceso de restitución productiva en las zonas de uso sostenible.
213	Incrementar en 6,000 Has, las áreas para la conservación en cuencas abastecedoras y otras áreas de importancia estratégica para la empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.
217	Beneficiar a 350 familias en zonas de alto riesgo no mitigable a través del programa de reasentamiento

E. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Alfonso, Diego (2013). Organizador. Definición de políticas de suelo urbano en América Latina, teoría y práctica. Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy.

Garzón, V. (2019) La Participación del Estado en la Plusvalía como una Deuda Ciudadana: Revista *Ratio Juris* Vol. 14 N° 28 de 2019. DOI: 10.24142/raju.v14n28a10

Jaramillo González, E., & Universidad de los Andes (2009) Fac. de Economía. CEDE. .Hacia una teoría de la renta del suelo urbano (2a ed., rev. y ampl ed., Colección cede 50 años. investigación empírica). Bogotá: Facultad de Economía, CEDE, Ediciones Uniandes.

Lefebvre, H. (1991). The production of space. Oxford, UK: Blackwell.

Manrique, Oscar (2002). La teoría de la renta en el contexto de la economía clásica: las contribuciones de Petty, Smith, Malthus, Ricardo y Marx. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Revista Ensayos de Economía, Vol. 12, Núm. 20-21; 177-208.

Pérez, Francisco (2015). Economía política y métodos de avalúo del suelo. Universidad de la Salle, Revista Equidad y Desarrollo, Núm. 24; 53-95.

Maldonado, M. (2008) Elementos Básicos para la aplicación de la Participación en Plusvalía en Colombia. Documento elaborado a partir de la exposición de motivos del Acuerdo de plusvalías de Bogotá.

III. MARCO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 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.

LEYES NACIONALES

Ley 388 de 1997 “Por el cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 3 de 1991 y se dictan otras disposiciones”

Artículo 2. Principios: El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios:

1. La función social y ecológica de la propiedad.
2. La prevalencia del interés general sobre el particular.
3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

Capítulo IX: Participación en la plusvalía

Artículo 73. Noción: De conformidad con lo dispuesto por el artículo 82 de la Constitución Política, las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento, generan beneficios que dan derecho a las entidades públicas a participar en las plusvalías resultantes de dichas acciones. Esta participación se destinará a la defensa y fomento del interés común a través de acciones y operaciones encaminadas a distribuir y sufragar equitativamente los costos del desarrollo urbano, así como al mejoramiento del espacio público y, en general, de la calidad urbanística del territorio municipal o distrital.

Los concejos municipales y distritales establecerán mediante acuerdos de carácter general, las normas para la aplicación de la participación en la plusvalía en sus respectivos territorios.

Artículo 87. Participación en Plusvalía por ejecución de obras públicas. Cuando se ejecuten obras públicas previstas en el plan de ordenamiento territorial o en los planes parciales o en los instrumentos que los desarrollen, y no se haya utilizado para su financiación la contribución de valorización, las correspondientes autoridades distritales, municipales o metropolitanas ejecutoras, podrán determinar el mayor valor adquirido por los predios en razón de tales obras, y liquidar la participación que corresponde al respectivo municipio, distrito o área metropolitana, conforme a las siguientes reglas:

1. El efecto de plusvalía se calculará antes, durante o después de concluidas las obras, sin que constituya límite el costo estimado o real de la ejecución de las obras. Para este efecto, la

administración, mediante acto que no podrá producirse después de seis (6) meses de concluidas las obras, determinará el valor promedio de la plusvalía estimada que se produjo por metro cuadrado y definirá las exclusiones a que haya lugar, de conformidad con lo previsto en la presente ley.

2. En todo cuanto sea pertinente, se aplicarán las disposiciones de liquidación, revisión y valor de la participación de que trata la presente ley.

3. La participación en la plusvalía será exigible en los mismos eventos previstos en el artículo 83 de la presente ley.

4. Se aplicarán las formas de pago reguladas en el artículo 84 de la presente ley.

Parágrafo: Además de los municipios y distritos, las áreas metropolitanas podrán participar en la plusvalía que generen las obras públicas que ejecuten, de acuerdo con lo que al respecto definan los planes integrales de desarrollo metropolitano, aplicándose, en lo pertinente lo señalado en este capítulo sobre tasas de participación, liquidación y cobro de la participación.

DECRETOS DISTRITALES

Decreto 803 de 2018 “*Por medio del cual se definen los lineamientos y las competencias para la determinación, la liquidación, el cobro y el recaudo de la participación del efecto plusvalía y se dictan otras disposiciones*”

Artículo 2. Hechos Generadores: Constituyen hechos generadores de la participación en la plusvalía, las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas según lo establecido en el artículo 8 de Ley 388 de 1997, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya en el Plan de Ordenamiento o los instrumentos que lo desarrollen o complementen. Son hechos generadores los siguientes:

2.1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.

2.2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.

2.3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez, para áreas clasificadas con los tratamientos de desarrollo, renovación urbana y consolidación.

Parágrafo 1: En el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen se especificarán y delimitarán las zonas o subzonas beneficiarias de una o varias de las acciones urbanísticas contempladas en este artículo, las cuales serán tenidas en cuenta, sea en conjunto o cada una por separado, para determinar el efecto de la plusvalía.

Parágrafo 2º: La Secretaría Distrital de Planeación –SDP–, o la entidad u organismo que adopte decisiones administrativas de esta naturaleza, podrá adelantar mesas de trabajo, previo a la adopción de la decisión, con la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, con el objetivo de explicar los alcances y la aplicación normativa contenida en la respectiva acción urbanística. Sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría Distrital de Planeación –SDP– o la entidad u organismo que adopte las

decisiones generadoras de efecto plusvalía, será la encargada de definir con claridad las zonas o subzonas beneficiarias de los hechos generadores.

Artículo 4. Procedimiento para determinar el efecto plusvalía: Dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la adopción del Plan de Ordenamiento Territorial, de su revisión, o de los instrumentos que lo desarrollan o complementan, en el cual se concretan las acciones urbanísticas que constituyen los hechos generadores de la participación en la plusvalía, la Alcaldía Mayor, a través de la Secretaría Distrital de Planeación –SDP-, o la entidad u organismo que adopte decisiones administrativas de esta naturaleza, solicitará a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital –UAECD- que establezca el mayor valor por metro cuadrado de suelo en cada una de las zonas o subzonas beneficiarias de los hechos generadores de la participación en plusvalía con características geoeconómicas homogéneas.

Una vez recibida la solicitud, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital –UAECD contará con un plazo inmodificable de sesenta (60) días hábiles para establecer los precios comerciales por metro cuadrado de los inmuebles, teniendo en cuenta su situación anterior a la acción o acciones urbanísticas; y determinará el correspondiente precio de referencia tomando como base de cálculo los parámetros establecidos en los artículos 75, 76 y 77 de la Ley 388 de 1997 y en las normas que los reglamenten o modifiquen.

En el plazo establecido en el inciso anterior, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital –UAECD- convocará a una sesión única para la revisión y discusión del proyecto de cálculo del efecto plusvalía a la Secretaría Distrital de Planeación –SDP- o la entidad u organismo que adoptó la decisión que dio origen al procedimiento de determinación del efecto. En esta sesión participarán las áreas o dependencias técnicas a cargo del estudio o trámite del instrumento correspondiente. En la convocatoria se adjuntará copia del mencionado proyecto, con los soportes respectivos que lo justifiquen.

La convocatoria deberá efectuarse con una antelación mínima de ocho (8) días a partir de la fecha en que se programe la mencionada sesión, la cual sólo podrá postergarse por una vez, hasta por tres (3) días.

La Secretaría Distrital de Planeación o la entidad distrital que corresponda con competencia en la materia, podrá formular solicitud de revisión del cálculo de mayor valor por metro cuadrado de suelo de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.2.3.14. del Decreto Nacional 1170 de 2015, la cual se resolverá conforme a lo establecido en el mismo decreto. Se entenderá que la Secretaría Distrital de Planeación –SDP- o la entidad que corresponda, ha aceptado el cálculo presentado por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital –UAECD- si dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de la presentación del avalúo en la sesión interinstitucional no formula solicitud de revisión.

Parágrafo 1: Cuando la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital –UAECD manifieste por escrito a la Secretaría Distrital de Planeación –SDP- , o a la entidad u organismo que adopte decisiones administrativas de esta naturaleza, su imposibilidad de calcular y determinar el efecto plusvalía, se seguirá lo dispuesto en los artículos 80 de la Ley 388 de 1997 y 2.2.2.3.3. del Decreto Nacional 1170 de 2015.

Parágrafo 2: La fecha que se tendrá en cuenta para el cálculo del precio o valor comercial de los inmuebles antes de la acción urbanística generadora del efecto plusvalía, será la del día

inmediatamente anterior a la publicación de la adopción, revisión o modificación del Plan de Ordenamiento Territorial o de los instrumentos que lo desarrollen o complementen.

ACUERDOS DISTRITALES

Acuerdo 682 de 2017 “Por el cual se modifican los acuerdos 118 de 2003 y 352 de 2008, se crea el fondo cuenta para el cumplimiento compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad y se dictan otras disposiciones”

Artículo 7. Plusvalía por Obra Pública: Cuando se ejecuten obras públicas previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen, y no se haya utilizado para su financiación la contribución de valorización, se podrá determinar el mayor valor adquirido por los predios en razón de tales obras, y liquidar la participación en plusvalía, de conformidad con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO

Decreto Ley 1421 de 1993, Artículo 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la Ley:

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

Teniendo en cuenta que en la Ley ibidem en el numeral tercero de su Artículo 12 establece como atribución del Concejo Distrital “*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.*” y que en su Artículo 13 se refiere a que los acuerdos correspondientes a dicho numeral solo podrá ser dictado o reformado a iniciativa de la alcaldesa, es importante recalcar que este Proyecto de Acuerdo no tiene como objetivo establecer, reformar o eliminar un tributo, sino por el contrario, busca darle las herramientas y lineamientos a la Administración Distrital para adelantar la formulación de una estrategia de un tributo existente y legítimo como lo es el cobro por participación en plusvalías.

V. IMPACTO FISCAL

El presente Proyecto de Acuerdo tiene un impacto fiscal sobre los ingresos tributarios distritales, sin representar cargas sobre el gasto público, ya que se prevé un incremento de la variable de ingresos tributarios a causa de la implementación de este, pues se recaudará la participación en plusvalía calculada sobre la ejecución de obras públicas.

En el aparte II. Justificación del Proyecto de Acuerdo se realiza un estimado del impacto que puede tener la aplicación del Acuerdo, recalcando que es a la Administración Distrital a la que le corresponde la medición de dicho impacto para cada una de las acciones urbanísticas generadoras de plusvalías.

Así mismo, se indica que las normas distritales ya establecieron atribuciones y entidades responsables para la formulación y gestión de la participación de plusvalías, razón por la cual el costo que implique la ejecución de lo conferido en este proyecto de acuerdo se ajusta a las funciones estipuladas para cada entidad y su presupuesto correspondiente.

Cordialmente,

CARLOS A. CARRILLO ARENAS
H.C. Partido Polo Democrático Alternativo

ALVARO ARGOTE
H.C. Partido Polo Democrático Alternativo

JUAN JAVIER BAENA
H.C. Bogotá para la Gente

ROLANDO GONZÁLEZ
H.C. Cambio Radical

DIANA DIAGO
H.C. Partido Centro Democrático

ANDREA PADILLA VILLARRAGA
H.C. Partido Alianza Verde

EDWARD ARIAS RUBIO
H.C. Partido Alianza Verde

ÁLVARO ACEVEDO LEGUIZAMÓN
H.C. Partido Liberal

MARCO ACOSTA RICO
H.C. Colombia Justa Libres

CELIO NIEVES
H.C. Partido Polo Democrático Alternativo

MANUEL SARMIENTO
H.C. Partido Dignidad

HEIDY SÁNCHEZ
H.C. Colombia Humana UP

JORGE COLMENARES
H.C. Partido Centro Democrático

HUBERTO AMÍN
H.C. Partido Centro Democrático

OSCAR RAMÍREZ VAHOS
H.C. Partido Centro Democrático

LUCÍA BASTIDAS UBATE
H.C. Partido Alianza Verde

RUBÉN DARIO TORRADO
H.C. PARTIDO DE LA U

EMEL ROJAS
H.C. Colombia Justa Libres

PROYECTO DE ACUERDO No. 060 DE 2021**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE DETERMINAN LINEAMIENTOS PARA EL COBRO POR PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍAS GENERADAS POR OBRA PÚBLICA”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 9 del artículo 313 de la Constitución Política de la República de Colombia, el numeral 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el numeral 10 del artículo 6 de la Ley 1551 de 2012.

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto: El presente Acuerdo tiene como objeto establecer lineamientos para el cobro por participación en plusvalías por ejecución de obras públicas en el territorio del Distrito Capital.

Parágrafo 1. El Gobierno Distrital diseñará, implementará y divulgará una estrategia de plusvalía por obra pública, en un plazo máximo de doce (12) meses, o dentro de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 2. Determinantes: La estrategia de Plusvalías por Obra Pública a la que se refiere el presente Acuerdo, se regirá por los siguientes determinantes:

- A. Propender por el cumplimiento y ejercicio efectivo de los derechos colectivos y del ambiente presentados en la Constitución Política de Colombia.
- B. Enfrentar las desigualdades socioespaciales de la ciudad por medio de la redistribución del enriquecimiento privado presente en el aumento del valor del suelo causado por la función pública del Estado.
- C. Conformar una herramienta eficaz de ordenamiento y financiación del suelo que le permita al Distrito Capital potenciar la descentralización y la autonomía fiscal y territorial.

Artículo 3. Acciones Urbanísticas: Las obras públicas que serán tenidas en cuenta dentro de la estrategia de Plusvalías por Obra Pública, para el cálculo, liquidación y cobro serán las acciones urbanísticas contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen, y en las cuales no se haya utilizado la contribución de valorización para su financiación.

Artículo 4. Seguimiento y transparencia: La Administración Distrital publicará de manera anual un informe de seguimiento de la captura de plusvalías de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 803 de 2018 y en el presente Acuerdo. Asimismo, expondrá el número de predios cuyo gravamen haya sido debidamente declarado, en donde se especifique el hecho generador y la actuación urbanística realizada por la Administración.

De igual manera, se incluirán los índices de reclamaciones administrativas, reclamaciones directas y acciones de nulidad y restablecimiento del derecho a las liquidaciones generadas durante el periodo del informe.

Parágrafo 1. Los predios objeto de dicho gravamen deberán estar plenamente identificados con número de manzana catastral, chip, y certificado de tradición y libertad. Además, los propietarios de los mismos deberán estar debidamente notificados y dicho gravamen debe ser inscrito en el mencionado certificado en un periodo no mayor a doce (12) meses.

Parágrafo 2. La localización de las áreas de influencia de las acciones urbanísticas y los predios liquidados se presentarán de manera georreferenciada en los portales web correspondientes de la Administración Distrital.

Artículo 5. Aplicación del Acuerdo: La tarifa de participación, la destinación de los recursos provenientes de la participación y la exigibilidad del pago correspondiente se regirán de acuerdo con la Ley 388 de 1997, los acuerdos y decretos distritales que lo desarrollen y las normas que los modifiquen o sustituyan.

Artículo 9. Lineamientos: La reglamentación del cobro por participación en plusvalías generadas por obras públicas que adelante la Administración Distrital dentro de la estrategia de Plusvalías por Obra Pública, estará enmarcada dentro de los siguientes lineamientos:

1. Consolidar la estrategia de Plusvalía por Obra Pública de manera coordinada con otros instrumentos de captura de valor del suelo.
2. Integrar e incorporar a todas las entidades e instituciones del Distrito que tengan participación en la ejecución o contratación de las actuaciones urbanísticas en la conformación de la estrategia, en la metodología de cálculo y de delimitación de sus áreas de influencia.
3. Adelantar el correcto control por parte de la Administración Distrital para evitar la especulación inmobiliaria que se produzca por la actuación del Estado en el territorio.
4. Evaluar el reforzamiento institucional, fiscal y jurídico de las entidades, direcciones y equipos competentes en el cálculo, liquidación y cobro de la participación en plusvalía generada por obra pública, para asumir el correcto cumplimiento de sus funciones.
5. Propender por la constitución de una herramienta simple pero efectiva que permita captar adecuadamente estos recursos, así como la simplificación del procedimiento para cumplir con estas obligaciones.
6. Considerar la implementación de diferentes niveles de áreas de influencia de las actuaciones urbanísticas, sobre las cuales podrá variar el aumento de valor del suelo generado por la ejecución de obras.
7. Examinar dentro de la estrategia de plusvalías por obra pública el momento de aplicabilidad del cobro, las exclusiones que serán aplicadas y las tipologías de obra pública que serán tenidas en cuenta.
8. Garantizar un periodo de transición para la aplicación de la política de Plusvalías por Obra Pública, que permita el correcto empalme normativo sin ir en detrimento del futuro recaudo generado por su aplicación.
9. Incorporar en la estrategia de Plusvalías por Obras Públicas el principio de progresividad tributaria, de acuerdo con lo presentado en el Artículo 363 de la Constitución Política de Colombia y en el Artículo 45 del Acuerdo 761 de 2020.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

PROYECTO DE ACUERDO No. 061 DE 2021**PRIMER DEBATE****POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.**

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

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

y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”		Bastidas Ubate Dora Lucía - Martínez Hosman Yaith.	
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 403 de 2019	Jorge Eduardo Torres Camargo - Dora Lucía Bastidas Ubate - Hosman Yaith Martínez Moreno - María Fernanda Rojas Mantilla - Edward Aníbal Arias Rubio.	Archivado
Por medio del cual se regula el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de movilidad sostenible en la ciudad de Bogotá.	Proyecto de Acuerdo 384 de 2020	HC Diana Marcela Diago Guaqueta	Sorteado el 24 de julio del 2020- Ponencias Positivas. Archivado

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

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

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

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

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

4. CONTEXTO LOCAL

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

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

Las circulares y resoluciones que se han emitido con relación a las patinetas eléctricas no han sido suficientes para que los prestadores del servicio y los usuarios se sientan obligados a cumplir con las medidas de seguridad y buen uso de las mismas. Adicionalmente, expedir una normatividad con el rango de acuerdo convertiría a Bogotá en ciudad pionera en regulación de patinetas eléctricas y dispositivos de movilidad similares.

5. CONTEXTO NACIONAL

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

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

6. CONTEXTO INTERNACIONAL

El uso incrementado de patinetas y medios de transporte sostenibles ha tomado a muchas ciudades del mundo por sorpresa. En algunas se ha suspendido su uso, en otras se ha prohibido y en muchas,

se están expidiendo normativas preventivas mientras se adelantan estudios de fondo que permitan tomar la mejor decisión respecto al uso de estos nuevos dispositivos de transporte.

Aquí mencionaremos algunos casos:

- Estado de Nueva York, Estados Unidos: Un proyecto de acuerdo para legalizar las patinetas y bicicletas eléctricas en todo el estado de Nueva York, fue vetado por parte del Gobernador Andrew Cuomo, quien evidenció debilidad en las medidas de seguridad que pretendía implementar el mencionado proyecto, pues hacía falta la obligación de portar casco al conducir estos artefactos, entre otras medidas que consideró indispensables, razón por la cual prometió presentar una nueva reglamentación el próximo 8 de enero de 2020 (Bloomberg, 2019).
- Miami, Estados Unidos: La Ciudad de Miami autorizó un programa piloto de seis meses de alquiler de scooters motorizados en el que 6 empresas están participando con un mínimo de 50 scooters hasta completar un máximo de 100, aumentando el número en un 25% mensual si las tasas de uso indican suficiente demanda (más de 3 paseos por día por patineta) o disminuir la oferta si las tasas de uso descienden (menos de 2 paseos por patineta por día). Si las empresas prestadoras no se aseguran de solucionar inconvenientes tales como patinetas parqueadas bloqueando las vías o respondiendo de forma expedita a las quejas de los usuarios, la participación en el programa puede ser restringida o revocada definitivamente (Gobierno de Miami, 2019).
- Singapur, Singapur: El 3 de noviembre de 2019, Singapur prohibió el uso de patinetas eléctricas en vías peatonales luego de haber aumentado las lesiones y las muertes producto de los accidentes entre usuarios de patinetas y peatones. El gobierno de la ciudad decidió imponer multas de 1464 USD o cárcel por 3 meses (o ambas) a los conductores que se encuentre ocupando las vías peatonales. Entre otras medidas, el gobierno se ha propuesto ampliar la red de ciclorutas a 750 kilómetros para el año 2025; dispuso obligaciones a los propietarios de éstos medios en términos de seguridad y está ofreciendo incentivos a quienes desechen patinetas que no cumplan los requisitos de seguridad; adicionalmente multará a los vendedores con hasta 5000 usd o pena de cárcel por 3 meses (o ambas) si distribuyen patinetas no certificadas; finalment, SIngapur no aceptará nuevas aplicaciones de empresas que presten el servicio de alquiler de patinetas (Bloomberg, 2019).
- Tel Aviv - Yafo, Israel: La municipalidad de Tel Aviv se convirtió el pasado 24 de diciembre en la primera ciudad en expedir reglas para las patinetas eléctricas en alquiler o compartidas, con el fin de brindar seguridad a los peatones y a los conductores de este tipo de vehículos. Las reglas incluyen la obligación de equipar cada patineta con cascos, placas, disminución de la velocidad en ciertas áreas de la ciudad y áreas prohibidas o de uso restringido para patinetas (Travel Daily News, 2019).

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

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

7. SOPORTE JURÍDICO Y ANTECEDENTES NORMATIVOS

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

- ❖ Constitución Política de Colombia, artículos 24, 63, 82, 102, 313 y 315.
- ❖ Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, artículos 76 y 94.
- ❖ Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, artículos 141, 142 y 143.
- ❖ Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones".
- ❖ Decreto 1504 de 1998, Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.
- ❖ Decreto 456 de 2013 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá.
- ❖ Circular 006 de 2018 de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, que contiene "Recomendaciones de tránsito para vehículos tipo patineta con o sin motor".
- ❖ Resolución N° 209 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas".

8. EL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

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

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

"Así, el espacio público es una garantía constitucional compuesta de bienes inmuebles públicos destinados a la satisfacción del interés general y la utilización colectiva. En consecuencia, son ajenos a cualquier acto de comercio y no pueden formar parte de bienes privados"

*ni tampoco de bienes fiscales -bienes de entera propiedad del Estado[15]-. **Con esta protección se busca garantizar una mejor calidad de vida a los habitantes del territorio, permitiendo el acceso libre y protegiendo sus derechos y libertades, parámetros base del Estado Social de Derecho.***

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

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

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

“5.1. El artículo 24 de la Constitución establece que “todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.” Sobre este mandato constitucional, la jurisprudencia de esta Corte ha señalado[27] que la libertad de locomoción es un derecho que comprende por lo menos en su sentido más elemental, “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. [28]

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

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

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

que dichas normas constituyen el fundamento constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre.[33]

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

- a) Como deber del Estado de velar por la protección de la Integridad del Espacio público.**
- b) Como deber del Estado de velar por su destinación al uso común.**
- c) Por el carácter prevalente del uso común del Espacio Público sobre el interés particular.**
- d) Por la facultad reguladora de las entidades públicas sobre la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.**
- e) Como Derecho e Interés Colectivo.**

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

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

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

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

Es deber del Estado, a través de sus autoridades, velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común. Es deber de las autoridades hacer efectiva la prevalencia del uso común del espacio público sobre el interés particular. Es deber de las entidades públicas ejercer la facultad reguladora en materia de ordenamiento territorial, en relación con la utilización del suelo y del espacio público para la defensa del interés común,

entre otros. Es un derecho e interés colectivo. Constituye el objeto material de las acciones populares y es uno de los bienes jurídicamente garantizables a través de ellas.

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

9. COMPETENCIA DEL CONCEJO

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

19. *Dictar normas de tránsito y transporte.*

10. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta lo señalado en la ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal, ya que no compromete apropiaciones presupuestales para su implementación. Las

plataformas digitales y los usuarios de las patinetas eléctricas cuentan con los medios para cumplir con los deberes y obligaciones contenidos en este proyecto de acuerdo.

11. CONCLUSIONES

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

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

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

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

Atentamente,

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE ACUERDO No. 061 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

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

Artículo 2: Definiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. Tener a disposición de los usuarios de las patinetas y/o medios de transporte similares: Freno, timbre, luz blanca delantera, luz roja trasera, pie de apoyo, dispositivo para su geolocalización (GPS) y número único de identificación visible.
- b. Colaborar con la disposición de cajones o parqueaderos para las patinetas y medios de transporte similares cumpliendo con características técnicas definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- c. Compartir la información y los datos recolectados con la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de aportar a la construcción de políticas públicas acertadas y contribuir a la política de datos abiertos.

- d. Cumplir con el horario permitido para el alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de patinetas, desde las 5:00hs hasta las 22:00hs.
- e. Incentivar en la obligatoriedad del uso del casco.
- f. Asegurarse de tener todas las patinetas y medios similares en óptimas condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios.
- g. Retirar del espacio público aquellas patinetas y medios similares que no estén en óptimas condiciones o que por alguna razón estén fuera de servicio.
- h. Tener pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra los accidentes de los usuarios y de terceros que se vean afectados en su integridad por usuarios o por la indebida disposición de las patinetas en el espacio público.
- i. Respetar la delimitación cartográfica del espacio público que se les ha autorizado aprovechar, garantizando la protección de los componentes o bienes que lo conforman.
- j. Retirar del espacio público las patinetas y medios similares que no se encuentre debidamente estacionados en los lugares dispuestos para ello, tales como buzones y parqueaderos, con el fin de reubicarlos donde corresponda.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

BIBLIOGRAFÍA

1. Resultados Encuesta de Movilidad 2019.
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/20-12-2019/resultados_preliminares_encuestamovilidad_2019-20191220.pdf
2. El boom de las patinetas eléctricas: ¿una tendencia peligrosa?, Semana, 2019.
<https://www.semana.com/vida-moderna/articulo/las-patinetas-electricas-una-tendenciapeligrosa/624283>
3. Pierre Guislain, World Bank, 2016. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidadsostenible-es-el-nuevo-imperativo>
4. Circular 201960000131 de 2019, Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/movilidad/images/documentos/Circular-de-Patinetas-e.pdf>.
5. New York governor vetoes bill legalizing electric bikes and scooters, Bloomberg, 2019.
<https://www.washingtontimes.com/news/2019/dec/27/new-york-governor-vetoes-billlegalizing-electric-/>
6. Miami Scooter Pilot Program, Gobierno de Miami, 2019.
<https://www.miamigov.com/Services/Transportation/Miami-Scooter-Pilot-Program>
7. Singapore Bans E-Scooters From Sidewalks After Injury Spike, Bloomberg, 2019.
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-11-04/singapore-to-ban-e-scooter-use-on-sidewalks-amid-injury-spike>
8. New regulations for shared electric scooter companies in Tel Aviv, Travel Daily News, 2019.
<https://www.traveldailynews.com/post/new-regulations-for-shared-electric-scootercompanies-in-tel-aviv>
9. La movilidad sostenible es el nuevo imperativo, Pierre Guislain, Banco Mundial, 2019.
<https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidad-sostenible-es-el-nuevo-imperativo>
10. Resolución 209 de 2019 "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas", Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-05-29/RESOLUCION%20209%20DE%202019.pdf>
11. Circular 006 de 2018, Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. <http://www.lexbasesa.com/FrontPageLex/libreria/cl0003/2-20468-recomendaciones-yrestricciones-para-el-uso-de-patinetas-patinetas.htm>
12. Resolución 160 de 2017 "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones",

- Ministerio de Transporte.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68085&dt=S>
13. Cómo ser un buen ciclista en Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/como-ser-un-buen-ciclista-en-bogota>
14. ¿Qué va a pasar con las más de 8.000 patinetas eléctricas en Bogotá?, RCN, 2019. <https://www.rcnradio.com/bogota/que-va-pasar-con-las-mas-de-8000-patinetaselectricas-en-bogota>
15. Sentencia T-257 de 2017, Corte Constitucional, consultada en <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/t-257-17.htm>
16. Sentencia C-361 de 2016, Corte Constitucional, consultado en <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-361-16.htm>.
17. Fallo 2486 de 2011, Consejo de Estado, consultado en <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=42011>