



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

AÑO II N°. 3137 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO MARZO 30 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 183 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA EL IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3684
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 184 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE, SOSTENIBLE Y RESILIENTE”	3699
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 185 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES PARA LA AUTOGENERACIÓN ENERGÉTICA, ASÍ COMO ELEMENTOS, EQUIPOS Y MAQUINARIAS QUE PROMUEVAN LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LAS EDIFICACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS EN EL ÁREA URBANA Y RURAL DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3713
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 186 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTA EL CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN DEPORTE, RECREACIÓN, ACTIVIDAD FÍSICA, EDUCACIÓN FÍSICA Y ESCENARIOS DE BOGOTÁ -CIDRAE- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3720
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 187 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”	3730
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 188 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LINEAMIENTOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DEL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO, PROMOVRIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES BAJO PUENTES VEHÍCULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3748
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 189 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	3759
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 190 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”.	3773
<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 191 DE 2021 PRIMER DEBATE</u> “POR CUAL SE FORTALECEN LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE ATIENDEN EL DÉFICIT DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS Y JOVENES EN CONDICIÓN DE VULNERABILIDAD, VINCULANDO DISEÑOS METODOLÓGICOS FLEXIBLES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”	3789

PROYECTO DE ACUERDO No. 183 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA EL IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

Crear un descuento tributario sobre el impuesto de vehículos automotores en la ciudad de Bogotá.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Sobre el impuesto de vehículos:

Según el Decreto 325 de 2002 en su artículo 7, son impuestos del Distrito:

- Impuesto predial unificado.
- Impuesto de industria y comercio y el complementario de avisos y tableros.
- **Impuesto sobre vehículos automotores.**
- Impuesto de delineación urbana.
- Impuesto de azar y espectáculos.
- Impuesto al consumo de cerveza, sifones y refajos.
- Impuesto al consumo de cigarrillos y tabaco elaborado, de procedencia extranjera.
- Sobretasa a la gasolina motor.
- Sobretasa al ACPM.
- Impuesto del fondo de pobres.
- Impuesto de lotería foráneas
- Impuesto sobre premios de lotería.
- Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

En el mismo Decreto en sus artículos 60, 61 y 62, respecto del Impuesto de vehículos automotores, estipula que:

“El impuesto sobre vehículos automotores reemplaza al impuesto unificado de vehículos. Este impuesto se encuentra autorizado por el artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y fue adoptado por el artículo 20 del Acuerdo 26 de 1998. (...) Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de los vehículos gravados, que estén matriculados en el Distrito Capital de Bogotá (...) Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional. **Parágrafo primero.** Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional

De igual manera el artículo 66 y 68 del decreto en mención sostienen:

“El impuesto se causa el 1º de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta, o en la fecha de la solicitud de internación. (...) Los propietarios que matriculen sus vehículos nuevos o trasladen por primera vez su cuenta a Bogotá, Distrito Capital, gozarán de un descuento del 50% del impuesto sobre vehículos automotores correspondiente al año siguiente a aquel en que sea matriculado el vehículo o radicado el traslado de su cuenta.”

Respecto de la distribución del impuesto, esta se encuentra reglamentada a partir de la ley 633 de 2000 en su art. 107 el cual Modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998 estipulando lo siguiente:

"ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.

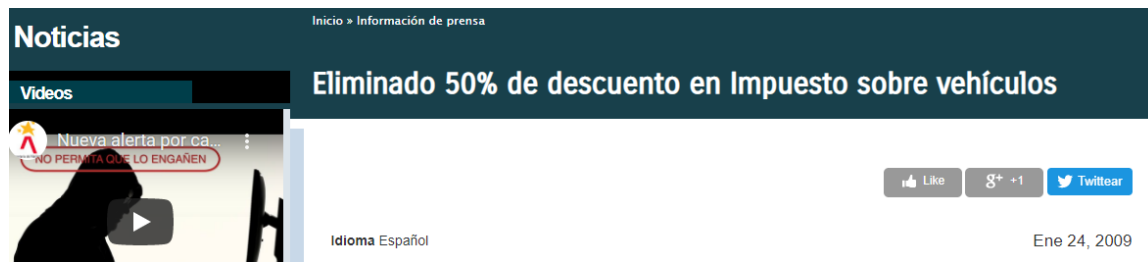
El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

PARÁGRAFO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción".

La “guerra” de las tarifas:

Debido a que el impuesto de vehículos es un tributo que reciben los departamentos pero que Bogotá tiene la condición especial de adaptarlo igualmente, años atrás se generó una disputa por quedarse con este recurso. La cercanía territorial de municipios aledaños a la capital, considerados hoy en día “municipios dormitorio”, permitió que tanto Bogotá como Cundinamarca comenzaran a aplicar una serie de descuentos tributarios para hacer más llamativo a los contribuyentes matricular su carro en uno u otro lugar.

Esta “guerra de tarifas” resultó con un acuerdo entre ambos entes territoriales en 2008. Así se evidencia en una publicación de la página de la Secretaria Distrital de Hacienda.



En donde la entidad explica qué:

“La Secretaría Distrital de Hacienda informa que el descuento del 50% para los vehículos matriculados o con traslado de cuenta a Bogotá fue eliminado.

Aunque el Acuerdo 352 de 2008 - Optimización Tributaria- aprobó la eliminación de este descuento en aras de terminar con la competencia desleal entre los entes territoriales. La eliminación de este descuento quedó condicionada al desmonte simultáneo por parte de la Gobernación de Cundinamarca que mediante Resolución 288 de 2008, definió los plazos para el pago del impuesto sobre vehículos automotores sin contemplar la creación o extensión de descuentos por matrícula o traslado. Por ésta razón una vez cumplidos los requisitos se eliminó este descuento a partir del 1 de enero de 2009.

Vale la pena aclarar que los descuentos adquiridos por los contribuyentes con anterioridad a esta fecha se respetarán, y que una vez concluya la vigencia 2009 desaparecerá por completo la liquidación de este descuento.

Vehículos Bogotá

En la declaración del año 2009 que será presentada en este año, los contribuyentes que hayan trasladado por primera vez su vehículo a Bogotá durante el período comprendido entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2008 podrán descontar el 100% del impuesto generado en el año 2009, mientras que quienes hayan matriculado su vehículo en Bogotá del 1 de enero a 31 de diciembre de 2008 descontarán el 50% de su impuesto del 2009.

Los ciudadanos que hayan matriculado o trasladado su cuenta de vehículos a Bogotá a partir del 1 de enero de 2009 no tendrán derecho a descuento alguno.” (SDH, 2009)

Otro de los elementos importantes a tener en cuenta es que este no es un asunto exclusivo de Cundinamarca y la capital. Por ejemplo, en Rivera, Huila, municipio con un poco más de 18.000 habitantes hay matriculadas más de ¡152.000 motos! Pero estas transitan en Neiva. Otro caso son las casi 350.000 matriculadas en Floridablanca y Girón que transitan en Bucaramanga y por Medellín pasa lo mismo con casi 750.000 motos que tienen matrícula de Envigado, Itagüí y Sabaneta.

Ruptura del compromiso.

A pesar de que ambas entidades territoriales llegaron al acuerdo, en los últimos años la Gobernación de Cundinamarca ha optado por volver a los grandes descuentos en el impuesto de vehículos para capturar ese recurso. Así se evidencia en la siguiente noticia tomada de la página de la Gobernación.

Beneficios de pagar sus impuestos a tiempo y matricular su vehículo en Cundinamarca



01 feb. 2019

(Cundinamarca, 1° de febrero de 2019). La Secretaría de Hacienda de Cundinamarca les recuerda a los propietarios de automotores matriculados en el departamento, que el próximo 17 de mayo vence el plazo para liquidar y pagar su impuesto de vehículos con el 10% de descuento.

A partir de esta fecha y hasta el 26 de julio, el valor correspondiente se pagará sin descuento, sin sanción y sin intereses. Pasado este 26 de julio, sí se cobrarán los intereses correspondientes.

Así mismo, la entidad ofrece beneficios para quienes matriculen su vehículo en el departamento, en 2019, así: 50% de descuento en el impuesto correspondiente al 2020 y, en 2021, el descuento sobre el valor a pagar será del 20%.

Vale la pena recordar que para facilitar el trámite, la cartera cundinamarquesa de Hacienda tiene a disposición de los usuarios <http://190.60.106.213/sivervcundinamarca/redirect/>, que ofrece la opción para realizar la liquidación correspondiente.

Fuente: www.cundinamarca.gov.co

Comparativo de tarifas:

Para el presente proyecto de acuerdo se tomaron los municipios de Funza, Mosquera y Soacha como línea base de comparación que permita evidenciar la problemática. A continuación, se presentarán las tarifas de cada municipio y del Distrito para su posterior análisis.

Bogotá

Tarifas vigentes a partir del 01 de enero de 2020

Tabla 1.

Tipo de trámite	Distrito Capital	Ministerio de Transporte	Runt	Total
Matrícula				
Matrícula - Carro, Vehículos de servicio público de pasajeros de radio de acción urbano (RAU)	\$ 310.000	\$ 108.500	\$ 12.600	\$ 431.100
Matrícula - Maquinaria Agrícola, de Construcción e Industrial Autopropulsada e Importación Temporal	\$ 310.000	\$ 108.500	\$ 12.600	\$ 431.100
Matrícula - Moto	\$ 165.900	\$ 58.100	\$ 12.600	\$ 236.600
Matrícula - Remolques y Semiremolques.	\$ 281.400	\$ 98.500	\$ 12.600	\$ 392.500
Radicación de la matrícula				
Radicación de la matrícula - Carro	\$ 224.200	\$ 78.500	\$ 1.700	\$ 304.400
Radicación de la matrícula - Maquinaria Agrícola, de Construcción e Industrial Autopropulsada	\$ 224.200	\$ 78.500	\$ 1.700	\$ 304.400
Radicación de la matrícula - Remolque y Semiremolque	\$ 195.600	\$ 68.500	\$ 1.700	\$ 265.800
Radicación de la matrícula - Moto	\$ 24.000	\$ 8.400	\$ 1.700	\$ 34.100
Traspaso de Propiedad				
Traspaso de Propiedad - Carro, Maquinaria Agrícola Industrial y de construcción Autopropulsada, Remolques y Semiremolques	\$ 109.700	\$ 38.400	\$ 3.900	\$ 152.000
Traspaso de Propiedad - Moto	\$ 52.100	\$ 18.200	\$ 3.900	\$ 74.200

Traspaso de Propiedad a Persona Indeterminada - Carro, Maquinaria Agrícola Industrial y de construcción Autopropulsada, Remolques y Semiremolques	\$ 128.100	\$ -	\$ 3.900	\$ 132.000
Traspaso de Propiedad a Persona Indeterminada - Moto	\$ 70.500	\$ -	\$ 3.900	\$ 74.400

Fuente: SIM

Soacha

Tabla 2.

TRAMITES RNA	OT	TARIFA MT	TARIFA RUNT	TOTAL
Matricula Inicial Vehículo sin Prenda	\$ 130.328	\$ 45.600	\$ 12.600	\$ 188.528
Matricula Inicial Motocicleta sin Prenda	\$ 77.699	\$ 27.200	\$ 12.600	\$ 117.499
Traspaso a Persona Indeterminada	\$ 91.028	\$ -	\$ 3.900	\$ 94.928
Traspaso Moto	\$ 97.533	\$ 34.100	\$ 3.900	\$ 135.533
Traspaso Vehículo	\$ 108.371	\$ 37.900	\$ 3.900	\$ 150.171

Fuente: <https://sertsoacha.com/pdf/tarifas/TARIFAS2020.pdf>

Funza

Emtra es el operador que tiene el municipio de Funza para todos los trámites relacionados con tránsito y transporte. En la página web se evidencian las siguientes tarifas.

Tabla 3.

INSCRIPCION O LEVANTE DE ALERTA CARRO Y MOTO	\$77,300
INSCRIPCION O LEVANTE DE ALERTA REMOLQUE Y MAQUINARIA	\$90,000
INSCRIPCION AL RUNT PERSONA NATURAL Y/O JURIDICA	\$23,900
MATRICULA DE REMOLQUES, SEMIREMOLQUES, MULTIMODULARES Y SIMILARES	\$210,100
MATRICULA MAQUINARIA AGRICOLA, DE CONSTRUCCION E INDUSTRIAL	\$143,000
MATRICULA MOTOCARRO	\$103,400
MATRICULA MOTOCICLETA	\$91,300
MATRICULA VEHICULO PUBLICO, PARTICULAR U OFICIAL	\$146,900
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL	\$205,400
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL DE REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES	\$231,000
MATRICULA IMPORTACION TEMPORAL DE MAQUINARIA AGRICOLA	\$162,900
TRASPASO DE MOTOCICLETA	\$140,200
TRASPASO DE REMOLQUES, SEMIREMOLQUES, MULTIMODULARES Y SIMILARES	\$144,100
TRASPASO MAQUINARIA AGRICOLA, DE CONSTRUCCION E INDUSTRIAL AUTOPROPULSADA	\$144,100
TRASPASO MOTOCARRO	\$140,200
TRASPASO VEHICULO PARTICULAR, PUBLICO U OFICIAL	\$140,200
TRASPASO INDETERMINADO	\$97,800

Fuente: <https://emtra.com.co/tarifas2020/>

Mosquera

Por su parte, el municipio de Mosquera tiene el convenio con la empresa Transitemos S.A.S.

Las tarifas que se manejan en el municipio son:

Tabla 4.



**SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE
MOSQUERA**



REPORTE DE TARIFAS

TRAMITE	CLASE	EV_LICE	EV_PLAC	TRAMITE	SUBTOTAL	MIN.	RUNT	TOTAL
Traspaso	MOTO	3,450	0	72,056	75,506	26,400	3,900	\$105,806
Traspaso Persona Indeterminada	MOTO	0	0	66,455	66,455	0	3,900	\$70,355
Matricula Inicial	MOTO	3,450	9,750	6,010	19,210	6,700	12,600	\$38,510
Matricula Inicial	AUTO	3,450	18,850	10,065	32,365	11,300	12,600	\$56,265
Traspaso	AUTO	3,450	0	85,109	88,559	31,000	3,900	\$123,459
Traspaso Persona Indeterminada	AUTO	0	0	72,400	72,400	0	3,900	\$76,300

Fuente: contestación requerimiento vía correo electrónico a la empresa Transportemos SAS

La siguiente tabla es el comparativo de Bogotá, Funza, Soacha y Mosquera respecto de los precios de matrícula y traspaso de vehículos y motos.

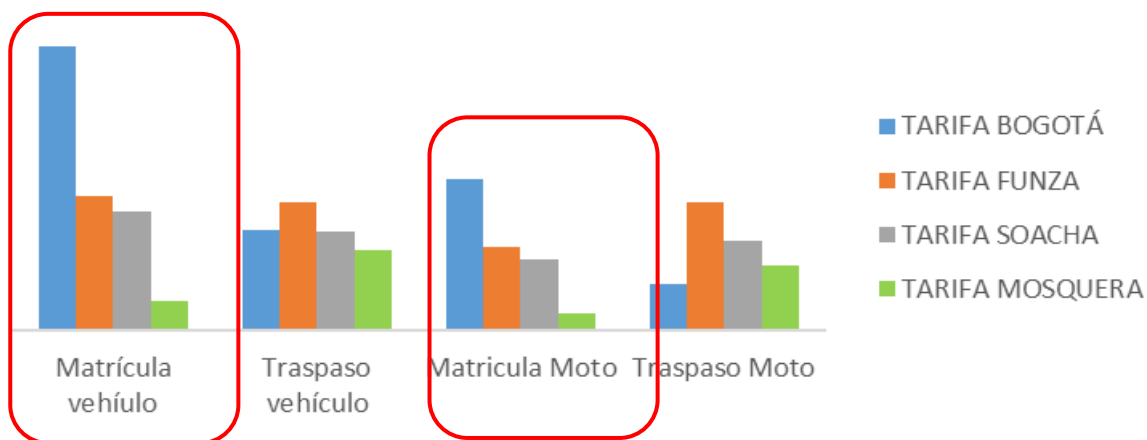
Tabla 5.

COMPARATIVO DE TARIFAS				
CONCEPTO	TARIFA BOGOTÁ	TARIFA FUNZA	TARIFA SOACHA	TARIFA MOSQUERA
Matrícula vehículo	\$ 310.000	\$ 146.900	\$ 130.328	\$ 32.365
Traspaso vehículo	\$ 109.700	\$ 140.200	\$ 108.371	\$ 88.559
Matricula Moto	\$ 165.900	\$ 91.300	\$ 77.699	\$ 19.210
Traspaso Moto	\$ 51.100	\$ 140.200	\$ 97.533	\$ 72.056

Fuente: Construcción propia

La siguiente imagen evidencia gráficamente las diferencias de los precios entre los distintos entes territoriales:

Gráfica 1.



Fuente: Construcción propia.

La anterior gráfica nos muestra como Bogotá tiene las tarifas más altas en cuanto a matrícula de vehículos y motos. Esto genera que a la hora de adquirir alguno de estos dos medios de transporte se estimule al consumidor a matricularlo en ciudades aledañas a la ciudad como Funza, Mosquera o Soacha bajo la lógica de agente económico racional lo cual termina en una fuga de ingresos tributarios debido a que el impuesto lo pagaría a Cundinamarca.

La entidad encargada de los trámites y tarifas sobre asuntos de movilidad es El Consorcio Servicios Integrales para la Movilidad quien inicio actividades en el 2008 a través del contrato de concesión 071 de 2007 para la prestación de los servicios administrativos del Registro Distrital Automotor (RDA), del Registro Distrital de Conductores (RDC) y el Registro Distrital de Tarjetas de Operación (RTO) para la Secretaría Distrital de Movilidad.

El SIM como se conoce generalmente es competitivo en cuanto a su buen servicio respecto de otras empresas instaladas en los municipios aledaños, pero no es competitivo en sus tarifas como se pudo evidenciar anteriormente. Eso implica que exista la posibilidad de que el contribuyente a la hora de matricular su vehículo automotor migre a estos municipios lo cual implica una posterior tributación en materia de impuestos al departamento creando así una fuga tributaria en la capital.

Por tanto, como una medida correctiva a esta situación el presente proyecto de acuerdo pretende crear ese incentivo tributario para poder aumentar el recaudo y beneficiar a los contribuyentes en esta situación de crisis económica.

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

- **ARTICULO 287.** Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos: 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- **ARTICULO 313.** Corresponde a los concejos: (..) 4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.
- **ARTICULO 338.** En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.
- **ARTICULO 362.** Los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales, son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares. Los impuestos departamentales y municipales gozan de protección constitucional y en consecuencia la ley no podrá trasladarlos a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior.
- **ARTÍCULO 363.** El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad. Las leyes tributarias no se aplicarán con retroactividad

○ DE ORDEN LEGAL:

- **Ley 44 de 1990.** Por la cual se dictan normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias.

Artículo 19.- Impuesto de vehículos. Los municipios, los departamentos y las Intendencias y Comisarías, podrán establecer sistemas de autodeclaración, por parte de los propietarios o poseedores de vehículos, para cancelar los impuestos de circulación y tránsito, de timbre nacional y demás impuestos o derechos que se deban cobrar sobre el valor de los vehículos, y que son de su competencia. Así mismo podrán establecer sistemas de recaudo de tales gravámenes a través de la red bancaria.

- **Ley 633 de 2000 art. 107** Modificase el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así: "ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le

corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.

El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

PARÁGRAFO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción".

- **Resolución 0005801 del 29 de noviembre de 2019 del Ministerio de Transporte** “por la cual se establece la base gravable de los vehículos automotores, para la vigencia fiscal 2020”
- **NORMATIVIDAD DISTRITAL:**
 - **Acuerdo 9 de 1992:**

Artículo 5. Los propietarios que matriculen sus vehículos nuevos o trasladen por primera vez su cuenta a Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital, gozarán de un descuento del 50% sobre los impuestos anuales de timbre nacional sobre vehículos automotores y circulación y tránsito correspondiente al año siguiente a aquel en que se matriculó el vehículo o radicado el traslado de su cuenta.
 - **Acuerdo 352 de 23 de diciembre de 2008: “Por medio del cual se adoptan medidas de optimización tributaria en los impuestos de vehículos automotores, delineación urbana, predial unificado y plusvalía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.**

Artículo 1: Eliminación del descuento en el impuesto de vehículos, por matrícula de vehículos automotores o traslado de cuenta en el Distrito **Capital**. Elimínese el beneficio tributario de que trata el artículo 5º del Acuerdo Distrital 9 de 1992 , el cual fue ratificado por el artículo 20 del Acuerdo 26 de 1998 , relativo al descuento por matrícula de vehículos o traslado de cuenta en el Distrito Capital del impuesto de vehículos automotores, sin perjuicio de mantener el beneficio obtenido en vigencia de las mencionadas normas.

Esta eliminación empezará a regir una vez que el departamento de Cundinamarca derogue el descuento por matrícula de vehículos automotores o traslado de cuenta en su jurisdicción.

PAR. 1º—La Administración Distrital deberá verificar la eliminación de los beneficios tributarios por parte del departamento de Cundinamarca para ejecutarla, y deberá dar

publicidad a la nueva situación de eliminación de los beneficios dispuestos en el presente artículo.

PAR. 2º—A partir de la vigencia del presente acuerdo cuando las entidades distritales contraten vehículos en arrendamiento exigirán al contratista que el parque automotor utilizado para la prestación del servicio se encuentre matriculado en Bogotá.

PAR. 3º—Las entidades públicas distritales garantizarán que antes del vencimiento de un periodo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de publicación del presente acuerdo, la totalidad de su parque automotor que preste servicios en Bogotá esté matriculado en la ciudad.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para estudiar y aprobar o rechazar el presente proyecto de acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 12 del Decreto ley 1421 de 1993, principalmente en los numerales 1 y 3:

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

(...)

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

IV. IMPACTO FISCAL

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

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

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

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

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

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo. Sin embargo, el impacto presupuestal posterior a la entrada en vigencia del mismo será determinado por la Secretaria Distrital de Hacienda.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 183 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE IMPLEMENTAN ESTRATEGIAS, INCENTIVOS Y BENEFICIOS TRIBUTARIOS PARA LA MATRÍCULA E IMPUESTO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

Acuerda

VI. ARTICULADO

Artículo 1 Objetivo. Otorgar beneficios tributarios a los contribuyentes del impuesto de vehículos en la ciudad de Bogotá con el fin de aliviar la carga tributaria y estimular la reactivación económica.

Artículo 2. Descuento tributario. Únicamente para los años gravables 2021 y 2022 se establece un descuento del 50% sobre el impuesto de vehículos en el Distrito Capital. A partir del año gravable 2023, el impuesto retomará las tarifas vigentes.

Parágrafo. El presente beneficio tributario no excluye al contribuyente de otros beneficios como pago por cuotas.

Artículo 3 Publicidad. Una vez entrado en vigencia, el presente acuerdo deberá ser publicitado y promocionado por todos los canales que disponga la Alcaldía Mayor de Bogotá para el conocimiento de los potenciales beneficiarios y la ciudadanía en general.

Artículo 4 vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá
Vocera Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRES DARIO ONZAGA
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 184 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE, SOSTENIBLE Y RESILIENTE”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y ANALISIS DE LA INICIATIVA

1. Introducción

Las consecuencias que trae el cambio climático son reales e inminentes. Inundaciones, sequías, aumento de la temperatura, enfermedades crónicas, afectación a la biodiversidad, y deterioro de nuestros suelos y mares, son algunos de los escenarios con los que nos encontramos de forma recurrente.

Según el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), en su *tercera comunicación nacional de cambio climático (2017)*, se evidencia un aumento significativo en las sequías y en las precipitaciones extremas en los últimos treinta años, y se pronostica un incremento de cerca de 0,9 grados centígrados para el 2040 y de 2,4 grados centígrados a final de siglo, en la temperatura del país. Lo anterior, sumado a que hoy el 100% de los municipios de Colombia tiene algún grado de riesgo por cambio climático, repercute en que para el 2040 el 25% estará en riesgo alto y muy alto de sufrir fuertes impactos¹.

Uno de los factores importantes que ha contribuido al aumento del calentamiento global tiene sus cimientos en la movilidad social y los cambios demográficos, que influyeron en el aumento de la urbanización. Según ONU HABITAT, en las ciudades se consume el 78% de la energía y se produce más del 60% del dióxido de carbono mundial (proveniente principalmente de la energía, el transporte, los edificios y la infraestructura hídrica²), aunque su espacio geográfico representa menos del 2% de la superficie de la tierra. Este efecto se da principalmente por la generación de energía, uso de vehículos con diesel, crecimiento de la industria y el uso de biomasa.

¹ (n.d.). TERCERA COMUNICACIÓN NACIONAL DE COLOMBIA. Se recuperó el junio 10, 2019 de http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023732/RESUMEN_EJECUTIVO_TCNCC_COLOMBIA.pdf

² (2018, noviembre 29). OCDE, ONU Medio Ambiente y Banco Mundial piden un cambio Se recuperó el junio 13, 2019 de <http://www.unenvironment.org/es/news-and-stories/comunicado-de-prensa/ocde-onu-medio-ambiente-y-banco-mundial-piden-un-cambio>

El panorama no parece alentador, si se tiene en cuenta que para el 2050 dos tercios de la población mundial vivirán en zonas urbanas³. Para el caso colombiano, según el censo nacional del DANE (2018), el nivel de urbanización actual es cercano al 78%. Lo anterior, en cierta medida, a razón de la disminución de la tasa de mortalidad y las elevadas tasas de natalidad que se dieron en la década de los 50, generando que la población creciera durante al menos tres décadas a tasas superiores del 3% anual. De igual forma, a comienzos del siglo XX se dio una rápida urbanización, que se aceleró en la década de los 30, cuando empezó a surgir la industrialización en las principales ciudades, con un desarrollo y fuerzas similares a otros países⁴.

El aumento dinamizado de la urbanización y la mala planificación han intensificado problemas como las olas de calor urbano, que a su vez ocasionan un aumento en la demanda de energía, que inciden en el deterioro ambiental. A pesar de los riesgos, en algunas ciudades la existencia de regulación en la planificación urbana en pro del medio ambiente es limitada, y faltan políticas relevantes con planes de acción. La falta de recursos también es un factor clave que limita la respuesta de las autoridades ante los desastres producidos por el cambio climático.

No obstante, cuando se logra una planificación, capacitación y gestión eficiente a través de las estructuras de gobierno adecuadas, las ciudades pueden convertirse en espacios sustentables, libres de carbono y resilientes, lo cual contribuye a mitigar las causas del cambio climático y a la adaptación del entorno a sus impactos⁵.

Colombia es un país de ingreso medio, cuyas emisiones representan el 0,4% de las emisiones globales (IDEAM, PNUD, MADS, DNP, CANCELACIÓN, 2016). Siendo un país altamente vulnerable a los impactos del cambio climático, y una economía en crecimiento, tiene el compromiso de aportar a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) a la vez que avanza en una senda de desarrollo sostenible, resiliente y bajo en carbono (IDEAM, 2017).

Bajo este panorama, el presente proyecto de acuerdo propende por la implementación de infraestructuras verdes y resilientes que ayuden a combatir los efectos del cambio climático, y a mitigar la reproducción de más afectaciones para el medio ambiente.

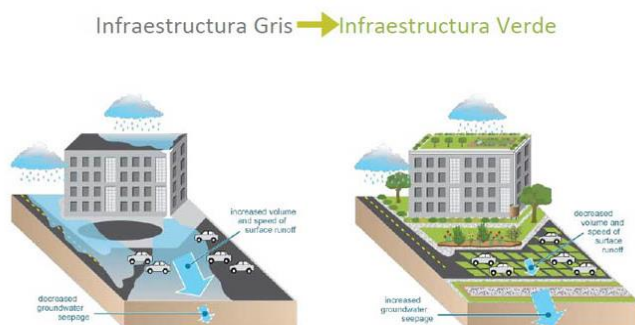
La infraestructura verde mejora el ambiente y el microclima de las ciudades al aumentar las zonas de amortiguación de los gases de efecto invernadero (capturando CO₂, y capturando material particulado) y reducir el calor con el consecuente ahorro energético (efecto isla de calor), al tiempo que habilitan la

³ "Amenazas de la urbanización | National Geographic." <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/amenazas-de-la-urbanizacion>. Se consultó el 11 jun.. 2019.

⁴ "TERCERA COMUNICACIÓN NACIONAL DE COLOMBIA." http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023732/RESUMEN_EJECUTIVO_TCNCC_COLOMBIA.pdf. Se consultó el 10 jun.. 2019.

⁵ "El Cambio Climático – ONU-Habitat español - UN-Habitat." <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/cambio-climatico/>. Se consultó el 10 jun.. 2019.

infiltración y acumulación del agua de lluvia, retrasan su llegada a los drenajes pluviales y permiten la evapotranspiración del agua almacenada⁶.



Fuente: Imagen extraída de la página oficial del Ministerio de Ambiente

En el país ya se han implementado algunos proyectos con estas características. A comienzos de 2016, Paisajismo Urbano junto con Groncol, finalizaron la construcción del jardín vertical más grande del mundo hasta la fecha. Este proyecto tiene más de 3.100 metros cuadrados y está compuesto por 115.000 plantas, de 10 especies y 5 familias diferentes, se encuentra localizado en la ciudad de Bogotá⁷.



Fuente: Recuperado de la página oficial de Paisajismo Urbano

⁶ (n.d.). (PDF) [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid....) Se recuperó el junio 12, 2019 de https://www.researchgate.net/publication/318085589_httpwwwscielorgarscielo.phpscriptsci_arttextpidS1851-300X2017000200001IngesnrmisotInges

⁷ (2015, diciembre 17). El jardín vertical más grande del mundo está en Colombia. Se recuperó el junio 12, 2019 de <http://www.paisajismourbano.com/el-jardin-vertical-mas-grande-del-mundo-en-colombia>

Igualmente, la Secretaría Distrital de Ambiente, según lo establecido en el acuerdo 418 del 2009, ha desarrollado la campaña “Una piel natural para Bogotá” la cual realiza asesorías y capacitaciones de forma gratuita para quienes deseen implementar estas tecnologías en el distrito. Adicionalmente la secretaria generó la Guía práctica de techos verdes.

Otro ejemplo de esta iniciativa se encuentra en la ciudad de Medellín, donde se adoptó una estrategia de revestimiento verde con la implementación de muros verdes. Hace un año, según la subsecretaría de recursos naturales renovables, se habían cubierto 2.300 metros cuadrados de los 5.000 que se tenían proyectados.

Adicional a lo anterior, la Resolución N° 0529 plantea algunos lineamientos para la construcción sostenible, sin embargo, estos se limitan al ahorro de energía y agua, dejando otros aspectos de las construcciones sostenibles y resilientes, importantes, de lado.

Estas iniciativas demuestran que las estrategias destinadas a cuidar el medio ambiente son necesarias y viables, con lo cual solo se requiere de una buena planeación e intención política para mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

Este proyecto de acuerdo hace referencia al proyecto de ley número 031 de 2019 Cámara, del cual es autor el honorable representante Fabián Díaz.

2. Casos internacionales exitosos en la implementación de infraestructura verde

Dinamarca

Este país cuenta con una política ambiental para que Copenhague, una de las ciudades más pobladas del país, sea en 2025 la primera capital del mundo neutral en emisiones de carbono. Es la segunda ciudad en el mundo en legislar en pro de las azoteas verdes (la primera fue Toronto, Canadá). Esta iniciativa ha dado como resultado 1.2 millones de metros cuadrados verdes en diferentes tipos de construcciones, así como un ahorro energético anual de más de 1.5 millones de kwh para los propietarios de inmuebles⁸. En la actualidad es obligatorio que los nuevos propietarios de inmuebles tengan azoteas verdes.

Francia

El Parlamento aprobó una acuerdo que busca reducir la contaminación del aire, la cual exige a las nuevas construcciones tener techos verdes y paneles solares⁹.

⁸ (2017, junio 29). Apartado Uno - Congreso del Estado de San Luis Potosí. Se recuperó el junio 12, 2019 de http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/tl/gpar/2017/06/uno_1.pdf

⁹ (2016, agosto 8). LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de ... - Legifrance. Se recuperó el junio 12, 2019 de <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033016237&categorieLien=id>

Suiza

Recientemente este país se ha sumado a los esfuerzos para mitigar el cambio climático con un acuerdo federal de techos verdes.

México

Promueve mediante iniciativas legislativas la implementación de los techos verdes, incorporando nuevas disposiciones en los acuerdos: *Cambio Climático, Ambiental, Desarrollo Urbano, Orgánica del Municipio Libre, Hacienda para los Municipios y Fomento a la Vivienda del Estado de San Luis Potosí*¹⁰. También, la Dirección de Reforestación Urbana, Parques y Ciclovías de la Secretaría del Medio Ambiente impulsó la instalación de las azoteas en edificaciones de diversos tipos. De acuerdo con datos del Gobierno de la Ciudad de México, se ha realizado y colaborado en la construcción de 19 mil 152.59 metros cuadrados, con lo que se alcanza casi 35 mil metros cuadrados de este tipo de espacios como: hospitales, escuelas públicas y plazas.

Argentina,

Recientemente, el INTA y el Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires firmaron un convenio que se replantea el desarrollo y promueve la resiliencia en el ámbito urbano y fomenta la implementación de tecnologías sustentables como los techos verdes y jardines verticales. Así, mediante el Instituto de Floricultura del INTA Castelar, se dictarán capacitaciones, charlas y talleres con referencia a los beneficios de la implementación de estas tecnologías, se definirán estrategias de estudio de espacios verdes y sustentabilidad ambiental de la ciudad¹¹.

3. Fundamentos socioeconómicos

El Departamento Nacional de Planeación (DNP), ha llevado a cabo una agenda de investigaciones con análisis económicos sobre las implicaciones del cambio climático en el país.

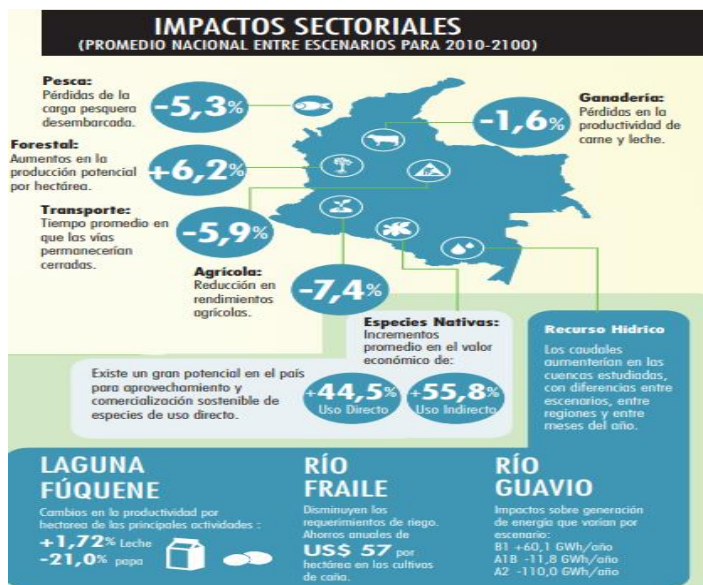
Para el año 2014, un estudio publicado por el DNP en coordinación con el BID y la CEPAL, tuvo como conclusión que en un escenario macroeconómico con cambio climático, la pérdida anual promedio, 2010 - 2100, sería de de 0.49% del PIB, lo que sería equivalente a asumir cada 4 años pérdidas como

¹⁰ (2017, junio 29). Apartado Uno - Congreso del Estado de San Luis Potosí. Se recuperó el junio 12, 2019 de http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/tl/gpar/2017/06/uno_1.pdf

¹¹ (n.d.). En Argentina, adaptarse al cambio climático es acuerdo | Revista RIA. Se recuperó el junio 12, 2019 de <http://ria.inta.gov.ar/contenido/en-argentina-adaptarse-al-cambio-climatico-es-acuerdo>

las de La Niña 2010 - 2011. También se daría una disminución en el consumo total de 0,61% y los hogares verían reducido su bienestar en 2,8%, resultado del cambio en los precios¹².

Lo anterior como consecuencia de las pérdidas que se podrían presentar en los sectores: transporte, pesca, ganadería y agricultura., y en la provisión del recurso hídrico.



Fuente: Figura extraída de la infografía del estudio de los Impactos Socioeconómicos del Cambio Climático en Colombia (2014).

La situación se agrava aún más, si se tiene en cuenta que una quinta parte del territorio de Colombia, el 85% de la población y el 87% del PIB están en peligro a causa de múltiples desastres naturales¹³.

Una dificultad para la implementación de medidas sustanciales en pro del medio ambiente, repercute en la baja inversión que no se refleja como prioridad en la asignación de recursos a nivel nacional, territorial y local. El gasto asociado al cambio climático se concentra en acciones indirectas y las inversiones que generan un mayor impacto aún son pocas¹⁴. Según los datos disponibles actualmente la brecha de financiamiento asociado a cambio climático en el país, es de mínimo \$3,5 billones de pesos anuales, para cumplir su meta de mitigación planteada en los compromisos internacionales y evitar daños en infraestructura similares a los ocurridos por el Fenómeno de la Niña. Hasta el año 2015

¹² (n.d.). Impactos Económicos del Cambio Climático en ... - Mantenimiento DNP. Se recuperó el junio 17, 2019 de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Impactos%20Econ%C3%B3micos%20del%20Cambio%20Climatico_Sintesis_Resumen%20Ejecutivo.pdf

¹³ (n.d.). Colombia - OECD.org. Se recuperó el junio 17, 2019 de <https://www.oecd.org/environment/country-reviews/Colombia%20Highlights%20spanish%20web.pdf>

¹⁴ "TERCERA COMUNICACIÓN NACIONAL DE COLOMBIA." http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023732/RESUMEN_EJECUTIVO_TCNC COLOMBIA.pdf. Se consultó el 10 jun.. 2019.

las inversiones ascendían a 1,4 billones, no obstante, para esa fecha la inversión para mitigar los efectos debía ser aproximadamente de 5 billones.

Promedio inversión 2011-2015 por enfoque y por sistema de información consultado. **En millones de pesos de 2015.**

		ADAPTACIÓN	MITIGACIÓN	AMBOS	TOTAL
SIIF	Nación	623.525	54.131	86.093	763.748
FUT	Departamentos	15.925	2.315	28.777	47.017
	Municipios	76.107	28.928	286.831	391.867
SGR	Corporaciones	16.145	987	3.388	20.519
	Departamento	72.854	43.145	31.747	147.746
	Municipio	23.541	3.251	13.527	40.319
Total		828.096	132.756	450.363	1.411.216

Según informe de la ONU, los gobiernos no están haciendo un uso eficiente del gasto público como palanca para descarbonizar las economías mediante la inversión en infraestructura e innovación bajas en emisiones. Las plantas de energía en construcción o en planificación conducirán a casi una duplicación de las emisiones causadas por la generación de energía, y los incentivos para cambiar a energía e infraestructura verdes, siguen siendo débiles¹⁵.

Por ejemplo, en el informe número 14 de la OCDE “*Climate-resilient infrastructure*”, se muestra como los fenómenos meteorológicos extremos afectan la infraestructura vulnerable a los efectos del cambio climático, y con ella la prestación de servicios: i) las inundaciones de 2011 en el este de China causaron daños importantes en 28 enlaces ferroviarios, 21,961 carreteras y 49 aeropuertos, además de reducir el suministro eléctrico a millones de hogares, ii) en 2015, el nivel de agua en el embalse principal de São Paulo cayó a un 4% de la capacidad, lo que llevó al racionamiento de agua potable y al descontento social, iii) en Europa, se prevé que el cambio climático aumentará diez veces los daños a la infraestructura debido a fenómenos meteorológicos extremos para fines de siglo, si la infraestructura no es resiliente, y iv) los cambios de tendencia también tendrán impactos significativos para la infraestructura. En un escenario de clima seco, el valor de la generación de energía hidroeléctrica en África podría verse afectado en USD 83 mil millones, lo que aumentaría los costos para los consumidores.

Lo anterior evidencia los enormes desafíos a los que se enfrenta el mundo en materia de infraestructura resiliente y lucha contra el cambio climático. Es por esto, que las inversiones realizadas en pro de mitigar los efectos de calentamiento global son claves para contribuir al desarrollo social, económico y ambiental, a la vez que el país contribuye a proteger la vida, la biodiversidad y el desarrollo urbano resiliente.

¹⁵ (2018, noviembre 29). OCDE, ONU Medio Ambiente y Banco Mundial piden un cambio Se recuperó el junio 13, 2019 de <http://www.unenvironment.org/es/news-and-stories/comunicado-de-prensa/ocde-onu-medio-ambiente-y-banco-mundial-piden-un-cambio>

ANTECEDENTES

Este proyecto de acuerdo recoge aspectos centrales contenidos en el proyecto de ley 031 de 2019 del cual es autor el representante a la cámara Fabián Díaz y hace tránsito actualmente en el Congreso de la República.

Bibliografía

- IDEAM & PNUD (2017) Tercera Comunicación Nacional de Colombia. http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023732/RESUMEN_EJECUTIVO_TCNCC_COL_OMBIA.pdf
- ONU (2018). OCDE, ONU Medio Ambiente y Banco Mundial piden un cambio radical para la financiación de un futuro bajo en carbono
<http://www.unenvironment.org/es/news-and-stories/comunicado-de-prensa/ocde-onu-medio-ambiente-y-banco-mundial-piden-un-cambio>
- <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/amenazas-de-la-urbanizacion>.
- "El Cambio Climático – ONU-Habitat español - UN-Habitat." <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/cambio-climatico/>.
- Groncol. (2015). El jardín vertical más grande del mundo está en Colombia.
<http://www.paisajismourbano.com/el-jardin-vertical-mas-grande-del-mundo-en-colombia>
- (2017) Apartado Uno - Congreso del Estado de San Luis Potosí
http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/tl/qpar/2017/06/uno_1.pdf
- (2016, agosto 8). LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de Legifrance.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033016237&categorieLien=id>
- Revista RIA. En Argentina, adaptarse al cambio climático es acuerdo. <http://ria.inta.gob.ar/contenido/en-argentina-adaptarse-al-cambio-climatico-es-acuerdo>
- DNP. (2014) Impactos Económicos del Cambio Climático
https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Impactos%20Econ%C3%B3micos%20del%20Cambio%20Climatico_Sintesis_Resumen%20Ejecutivo.pdf
- Colombia - OECD.org <https://www.oecd.org/environment/country-reviews/Colombia%20Highlights%20spanish%20web.pdf>

II. SUSTENTO JURIDICO DE LA INICIATIVA

En relación a esta iniciativa, se conoció el decreto 1285 de 2015 y la resolución 0549 del mismo año expedida por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, “Por el cual se modifica el Decreto 1077 de 2015, Decreto único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio, en lo relacionado con los lineamientos de construcción sostenible para edificaciones”. No obstante, esta iniciativa solo contempla el ahorro de energía y agua.

En cuanto al ordenamiento territorial y uso del suelo, en el artículo 3° de la acuerdo 388 de 1997 se establece como una de las finalidades de la Función Pública del Urbanismo es *“atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible”* (subrayado fuera del texto).

Así mismo, en la constitución Política se recalca la necesidad y el compromiso que debe tener el Estado con el medio ambiente, su protección, conservación y sustitución, así como fomentar la educación y buenos hábitos que contribuyan a proteger los recursos naturales y contribuir con un ambiente sano. En este orden de idea se destacan los siguientes artículos:

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. (énfasis fuera del texto).

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 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. (énfasis fuera del texto).

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.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad... (Énfasis fuera del texto)

Por otra parte, la Corte Constitucional en la Sentencia T-154/13 advierte que

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, precavido 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. (énfasis fuera del texto)

- **DE ORDEN LEGAL**

Ley 169 de 1994 “por medio de la cual se aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, cuyo objetivo fundamental es la estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero – GEI en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático”.

Ley 373 de 1997 Por la cual se establece el programa para el uso eficiente y ahorro del agua.

Artículo 1. Programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Todo plan ambiental regional y municipal debe incorporar obligatoriamente un programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Se entiende por programa para el uso eficiente y ahorro de agua el conjunto de proyectos y acciones que deben elaborar y adoptar las entidades encargadas de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, riego y drenaje, producción hidroeléctrica y demás usuarios del recurso hídrico.

Ley 1665 de 2013 “por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Agencia Internacional de Energías Renovables (Irena)”, hecho en Bonn, Alemania, el 26 de enero de 2009.

Ley 1715 de 2014 “por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional”.

Ley 2036 de 2020 “por medio de la cual se promueve la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables y se dictan otras disposiciones”

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Acuerdo 540 de 2013 “Por medio del cual se establecen los lineamientos del programa distrital de compras verdes y se dictan otras disposiciones”

El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la formulación del programa distrital de Compras Verdes para la ciudad de Bogotá D.C. Alcance. El programa distrital de Compras Verdes promoverá en todas las entidades del Distrito y particulares que prestan servicios públicos, la vinculación de los propósitos de las compras verdes entendidas como “el proceso mediante el cual las autoridades públicas tratan de adquirir bienes, servicios y obras con un impacto ambiental reducido durante todo su ciclo de vida en comparación con los bienes, servicios y obras con la misma función principal que normalmente se hubiera adquirido”. En tal sentido, la Administración Distrital realizará las actividades y procesos institucionales respectivos procurando minimizar los impactos ambientales.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar serán financiadas con los presupuestos definidos en las diferentes entidades y de acuerdo a lo dispuesto en que el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 184 DE 2021

PRIMER DEBATE

**“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES EN MATERIA DE
INFRAESTRUCTURA VERDE, SOSTENIBLE Y RESILIENTE”.**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 7 del artículo 12, del Decreto Acuerdo 1421 de 1993,

VI. ARTICULADO

ACUERDA:

Artículo 1. Objetivo. El presente acuerdo tiene por objeto dictar las disposiciones en materia de infraestructura verde, sostenible y resiliente en pro del desarrollo urbano sostenible y la lucha contra el cambio climático.

Artículo 2. Definiciones. Para fines del presente acuerdo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Techos o Terrazas verdes: Sistema compuesto por vegetación, sustrato y capas para el drenaje y protección del techo. Puede cubrir parcial o totalmente la cubierta donde se localiza. Tecnologías usadas en los techos para ahorrar el consumo de energía, creación de hábitat, manejo del agua lluvia, entre otros, es decir tecnologías con una función ambiental cuyo objetivo es contribuir al desarrollo urbano sostenible.

Muros verdes: Instalación vertical cubierta de plantas de diversas especies que son cultivadas en una estructura especial dando la apariencia de jardín, con fines sostenibles como: Servicios eco-sistémicos, preservación y promoción de la biodiversidad, control de flujo de agua de lluvia, ahorro energético y aislamiento acústico y térmico, disminución de la isla de calor y mejoramiento de la calidad del aire.

Isla de Calor: Situación de acumulación de energía térmica o incremento de la temperatura en las ciudades debido a alta radiación solar y baja disipación térmica, dada la construcción con materiales que absorben y acumulan el calor a lo largo de las horas de insolación y lo liberan

durante la noche impidiendo que bajen las temperaturas. Este término define a las zonas urbanas que presentan temperaturas en promedio más altas que el campo abierto que las rodea.

Arbolado urbano: conjunto de plantas correspondientes a los biotipos: árbol, arbusto, palma o helecho arborescente, ubicados en suelo urbano.

Control fitosanitario: actividades de manejo, cuyo objeto es evitar el incremento de las poblaciones de seres vivos que usan una planta o alguna de sus partes como parte de su ciclo vital o como hábitat, por encima de niveles que limiten el adecuado desarrollo y crecimiento de la planta o puedan ocasionar la muerte.

Artículo 3. Aplicación. A partir de la vigencia del presente acuerdo, los proyectos de edificios distritales de uso institucional, deberán incluir dentro de sus diseños la implementación de infraestructura verde, usando la (s) tipología (as) más conveniente según los estudios previos. El mantenimiento estará a cargo de cada una de las entidades.

Los edificios distritales de uso institucional existentes deberán adecuarse a estas nuevas medidas.

Parágrafo 1. Para el caso de los edificios distritales de uso institucional existentes, sólo será aplicable lo dispuesto en el presente artículo cuando un estudio técnico, dé la viabilidad en la capacidad de carga del edificio.

En cuanto a los edificios nuevos, estos deberán incorporar dentro del diseño y los planes de construcción, la infraestructura verde de que trata este artículo, teniendo en cuenta los factores necesarios para su correcta implementación.

Parágrafo 2. El Distrito Capital por medio de las secretarías correspondientes deberá promover acciones orientadas a la implementación de la infraestructura verde, sostenible y resiliente tales como:

- a. Identificar y dar a conocer al público las especies de plantas que deben ser usadas tanto en las terrazas como en los jardines verticales. Esta selección deberá estar sustentada con los estudios técnicos correspondientes que las validen como óptimas para tal fin.
- b. Crear un plan de revestimiento verde para cada ciudad según sus características.
- c. Crear campañas de difusión y educación dirigidas a la sociedad en general para informar sobre los beneficios de la infraestructura sostenible.
- d. Brindar asesoría y capacitación técnica, de forma gratuita, a los ciudadanos que así lo manifiesten.

Artículo 4. Reglamentación. Le corresponde al Distrito Capital, en un período no mayor a 1 año a partir de la vigencia del presente acuerdo, reglamentar los aspectos técnicos que considere convenientes para la correcta implementación, seguimiento y control de los denominados techos o terrazas verdes, y/o jardines verticales, promoviendo para ello la articulación con organizaciones expertas y la academia.

Artículo 5. Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ

Concejala de Bogotá
Vocera Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRES DARIO ONZAGA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUIS CARLOS LEAL

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. DIEGO GUILLERMO LASERNA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 185 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES PARA LA AUTOGENERACIÓN ENERGÉTICA, ASÍ COMO ELEMENTOS, EQUIPOS Y MAQUINARIAS QUE PROMUEVAN LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LAS EDIFICACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS EN EL ÁREA URBANA Y RURAL DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La humanidad transita por una situación de pandemia que le ha cobrado a Colombia al momento de elaboración de este proyecto de acuerdo, más de 20.000 mil muertes y esto nos debe servir para ampliar la conciencia ambiental en nuestro país y Bogotá debe ser pionera en este sentido.

El consumo supera con creces lo que el planeta está en capacidad de producir, en el que seguimos agotando los recursos naturales no renovables como el agua, lo que nos debe llevar a pensar que ha llegado el momento de hacer algo.

De acuerdo con el Plan Integral de Gestión del Cambio Climático (PIGCC) del sector minero energético, es importante que a nivel nacional y territorial las políticas públicas del sector estén enfocadas a la reducción de la vulnerabilidad ante el cambio climático y la promoción de un desarrollo bajo en carbono a nivel sectorial, fortaleciendo y protegiendo la sostenibilidad y competitividad de la Industria. Así mismo, se identifica una necesidad primordial de generar una reconversión tecnológica de equipos, procesos más eficientes energéticamente, transformación de las zonas no interconectadas, diversificación de la matriz energética, entre otras, lo que valida aún más lo propuesto en el presente proyecto de Acuerdo.

Es importante que se avance en las disposiciones normativas y reglamentarias y que se emprendan acciones hacia la eficiencia energética y la utilización de fuentes no convencionales de energía como un conjunto. Según World Energy Outlook, la eficiencia energética y la descarbonización de la electricidad en edificios en América Latina bajo un Escenario de Desarrollo Sostenible podrían reducir emisiones de edificios en 2040 en casi 140 megatoneladas de dióxido de carbono (MtCO₂).

Las hidroeléctricas son una de las más importantes fuentes generadoras de energía, representan el 70% dentro de la matriz energética nacional, sin embargo, su alto impacto se ve reflejado en la pérdida de la biodiversidad en los ecosistemas que interviene.

Por años las hidroeléctricas han sido consideradas como sinónimo de desarrollo. Colombia, gracias a su topografía, pluviosidad y recurso hídrico cuenta con un potencial excepcionalmente alto para desarrollar este tipo de macro proyectos de ingeniería, pero también es evidente los graves impactos sociales y ambientales que quedaron a la vista de todos los colombianos y el mundo con la construcción de Hidroituango, que generó desplazamientos de la comunidad, afectaciones ambientales sobre la dinámica del río Cauca, entre otros.

Existen por lo tanto dos problemas diferentes, pero totalmente interrelacionados: el primero se refiere a que hemos sobrepasado la capacidad de carga del planeta y el segundo que es más preocupante es que esta explotación excesiva es de unos pocos a costa de otros.

Estos son los proyectos que están en operación y construcción para suplir la demanda energética de Bogotá, identificados en el Plan de Expansión y se encuentran los proyectos de Bacatá -Nueva Esperanza a 500 kV y Guavio – Nueva Esperanza a 230 kV para 2013, Chivor – Norte a 230 kV para 2015, Sogamoso – Norte a 500 kV y Norte – Nueva Esperanza a 500 kV para 2018, Virginia – Nueva Esperanza a 500 kV para 2020, la instalación de 275 MVAR entre 2013 y 2014 en Bogotá y Meta, y la instalación de 440 MVAR de compensación variable en Bogotá para 2015.

Todos estos proyectos de generación de energía se construyen por fuera del territorio distrital y también tienen en común que la fuente de generación es el agua, que al mismo tiempo se consume en Bogotá y la región.

En este siglo XXI no podemos condenarnos a seguir utilizando este tipo de generación de energía y debemos promover la implementación de las FNCE. Por lo tanto, el primer reto debe ser muy claro donde el concepto desarrollo no implique una relación directa con el consumo, que al ritmo que llevamos al día de hoy nos puede asegurar un término de 25 a 30 años de mantener los actuales niveles de consumo.

Actualmente menos del 1% de la matriz energética nacional corresponde a energías renovables no convencionales, pero el gobierno espera que de aquí al 2030 por lo menos el 25% de la energía que se genere en el país provenga de dichas fuentes, especialmente eólica y solar. A nivel mundial el crecimiento proyectado es ambicioso si se tiene en cuenta que las energías eólicas y solares representarán el 50% de la electricidad mundial en 2050.

La presentación de este proyecto de acuerdo de energía solar pretende impulsar no sólo el cumplimiento de los ODS y COP21 sino también el desarrollo socioeconómico local, con una apuesta decidida por la atracción al distrito capital de empresas instaladoras de energía solar y la consiguiente creación de nuevos empleos. Para ello el distrito se debe comprometer a adoptar en el futuro otras medidas encaminadas a la formación de nuevos empleos y la promoción de empresas locales instaladoras de energía solar y elementos, equipos y máquinas que reduzcan el consumo energético.

II. SUSTENTO JURIDICO DE LA INICIATIVA

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

Artículo 8 Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

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 95 La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades. Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes. Son deberes de la persona y del ciudadano:

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano

○ DE ORDEN LEGAL

Ley 169 de 1994 “por medio de la cual se aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, cuyo objetivo fundamental es la estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero – GEI en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático”.

Ley 373 de 1997 Por la cual se establece el programa para el uso eficiente y ahorro del agua.

Artículo 1. Programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Todo plan ambiental regional y municipal debe incorporar obligatoriamente un programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Se entiende por programa para el uso eficiente y ahorro de agua el conjunto de proyectos y acciones que deben elaborar y adoptar las entidades encargadas de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, riego y drenaje, producción hidroeléctrica y demás usuarios del recurso hídrico.

Ley 1665 de 2013 “por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Agencia Internacional de Energías Renovables (Irena)”, hecho en Bonn, Alemania, el 26 de enero de 2009.

Ley 1715 de 2014 “por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional”.

Ley 2036 de 2020 “por medio de la cual se promueve la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables y se dictan otras disposiciones”

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

ACUERDO 655 DE 2016 “Por el cual se establece el uso de Fuentes No Convencionales de Energía –FNCE- en el Distrito Capital”

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del Artículo 7° de la Ley 819 de 2003, aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar serán financiadas con los presupuestos definidos en las diferentes entidades y de acuerdo a lo dispuesto en que el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”, en concordancia con lo establecido en el Programa 21 del artículo 15 del Acuerdo 761 de 2020.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 185 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES PARA LA AUTOGENERACIÓN ENERGÉTICA, ASÍ COMO ELEMENTOS, EQUIPOS Y MAQUINARIAS QUE PROMUEVAN LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LAS EDIFICACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS EN EL ÁREA URBANA Y RURAL DEL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 7 del artículo 12, del Decreto Ley 1421 de 1993,

VI. ARTICULADO

ACUERDA:

Artículo 1°. Objeto. Establecer los lineamientos técnicos para promover el desarrollo y utilización de energía solar de autogeneración integrada al mercado eléctrico, así como elementos, equipos y maquinarias que promuevan la eficiencia energética en las edificaciones públicas y privadas, residenciales y no residenciales en el perímetro urbano y área rural en el distrito capital.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación.

SUELO URBANO: Las disposiciones aquí establecidas, serán aplicadas en las edificaciones construidas en virtud de las licencias de construcción en la modalidad de obra nueva, ampliación, adecuación y modificación por solicitar.

SUELO RURAL: Las disposiciones aquí establecidas, serán aplicadas a los proyectos, obras o actividades sujetas de licenciamiento, permiso o trámite ambiental para la construcción, mantenimiento y operación de parques solares que cumplan con la normativa del sector, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del distrito capital.

Parágrafo: La administración distrital buscara apoyo y asesoría de organizaciones expertas y de las instituciones de educación técnica, tecnológica y de educación superior, para la realización de estudios e implementación de energías no convencionales en la zona rural del distrito capital.

Artículo 3°. Implementación. El Distrito Capital por medio de las secretarías correspondientes deberá promover acciones orientadas a la implementación de paneles solares para la autogeneración energética tales como:

- a. Identificar y dar a conocer al público listado con los activos susceptibles de beneficios tributarios por la utilización de paneles solares de autogeneración energética.
- b. Crear un plan integral de autogeneración y eficiencia energética para cada localidad según sus características.
- c. Crear campañas de difusión y educación dirigidas a la sociedad en general para informar sobre los beneficios de la energía solar.
- d. Brindar asesoría y capacitación técnica, de forma gratuita, a los ciudadanos que así lo manifiesten.

Artículo 4°. Tecnología. El Distrito Capital, dictará las disposiciones técnicas correspondientes con la finalidad de ir a la vanguardia de los avances tecnológicos y de acuerdo con la resolución UPME 203 de 2020 que publica los activos susceptibles de beneficios.

Artículo 5°. DEL PAISAJE URBANO Y LINEAMIENTOS TECNICOS. Las instalaciones de autoconsumo con energía solar en el sector urbano tienen que cumplir los criterios técnicos y de integración paisajísticos en los elementos arquitectónicos como:

A. Cubiertas inclinadas.

B. Cubiertas planas.

C. Fachadas.

D. Cualquier otra solución para la implantación de paneles solares distinta de las anteriormente señaladas.

Las curadurías urbanas verificarán la adecuación de las instalaciones a las normas urbanísticas y valorará su integración arquitectónica, así como sus posibles beneficios y perjuicios ambientales. Así mismo, tendrá en cuenta que estas instalaciones no produzcan reflejos frecuentes que generen efectos adversos a personas residentes en edificios colindantes.

Parágrafo: El Distrito Capital a partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo contará con dos años para establecer los lineamientos técnicos definitivos que cumplan con el objeto del presente acuerdo.

Artículo 6°. Vigencia. La presente norma entra en vigencia a partir de su promulgación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá
Vocera Partido Alianza Verde

H.C. MARÍA CLARA NAME R

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. ANDRES DARIO ONZAGA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. EDWARD A. ARIAS. R.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

H.C. DIEGO GUILLERMO LASERNA

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 186 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO.

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

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

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

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

Constitución Política de Colombia

Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano. El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

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

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

ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

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

○ **DE ORDEN LEGAL**

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

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

• **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

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

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

1. Formular políticas para el desarrollo masivo del deporte y la recreación en el Distrito Especial, con el fin de contribuir al mejoramiento físico y mental de sus habitantes, especialmente de la juventud.

2. Coordinar con otras instituciones oficiales o privadas, dedicadas a estas materias, el planeamiento y ejecución de sus programas.

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

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

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

- a. Formular estrategias para garantizar la conservación y enriquecimiento de la creación y expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, socio cultural e histórico.
- b. Diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.
- c. Velar por el ejercicio del deporte en sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas en pro de la formación de las personas y la preservación del desarrollo de una mejor salud en el ser humano.
- d. Formular mecanismos para lograr la participación de los ciudadanos y ciudadanas en programas recreativos y deportivos en desarrollo del derecho constitucional que le asiste a todas las personas para la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre.
- f. Impulsar la formación y gestión de actividades y programas artísticos, culturales, deportivos y de alto rendimiento, acorde con los planes sectoriales y con el plan de desarrollo económico y social y de obras públicas del Distrito Capital.
- i. Coordinar la ejecución de las políticas, planes y programas en los campos cultural, patrimonial, recreativo y del deporte que desarrollen las entidades adscritas y vinculadas y las localidades.
- m. Promocionar actividades recreativas e impulsar masivamente la práctica deportiva no competitiva prioritariamente para los niños, jóvenes y adultos mayores.

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

TÍTULO III ESTRUCTURA

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

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

ACUERDO No. 761 DEL AÑO 2020 “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”

TÍTULO II

Propósitos, Logros de Ciudad y Programas

CAPÍTULO I

Propósitos y Logros de Ciudad al 2030

Artículo 9. Propósitos y Logros de ciudad

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

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

Logro de Ciudad

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

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Actualmente existe una gran necesidad de llevar a cabo acciones puntuales que beneficien a los deportistas, entrenadores, administradores deportivos, recreadores y todos los actores que intervienen en el medio, esto con el fin de sacar a flote este sector tan golpeado por la pandemia del COVID-19, ya que fueron los primeros en cerrar actividades y son de los últimos en abrir nuevamente; esto ahondó la necesidad de caracterizar o establecer realmente quienes y cuantos son los diferentes actores que intervienen en el medio.

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

Observatorio de Culturas

El trabajo del Observatorio de Culturas es valioso pero se enfoca en el tema de arte y cultura, dejando por fuera el grueso del deporte y recreación de la capital, sumado a esto hace falta un equipo que pueda apoyar este trabajo y amplíe hacia el deporte y la recreación de manera especializada la

información, sondeo y seguimiento a las acciones que no solo la población en general realiza, sino que monitoree a quienes se forman, estudian, trabajan y se especializan dentro del deporte, recreación, actividad física y educación física en la ciudad.

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

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

Encuesta Bienal de Culturas 2019 - SCRD
Observatorio de Culturas

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

Por otro lado en el plan de desarrollo **ACUERDO No. 761 DEL AÑO 2020** “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, en el **Artículo 35**:

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

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

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

Este centro de investigación permitiría a través de la recolección de información identificar el grado de participación de los diferentes segmentos poblacionales, género y rangos de edad, así mismo, permitiría monitorear el cumplimiento de las metas establecidas por el plan de desarrollo y otras

políticas, que evidencia el nivel de cobertura e impacto de los diferentes procesos deportivos y en recreación de Bogotá.

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

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

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

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

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

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

BOGOTÁ, EN LOS JUEGOS



José

Orlando Asencio

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

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

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

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

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

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

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

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 186 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

ACUERDA:

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

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

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

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

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

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

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

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

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 187 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

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

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

ARTICULO 24. “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

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

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

Son deberes de la persona y del ciudadano:

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

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

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley

aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

○ **DE ORDEN LEGAL**

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

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

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

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

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

Artículo 5: “Establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;”

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

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

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

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

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

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL
Numeral 1	Amonestación
Numeral 2	Multa General Tipo 1
Numeral 3	Multa General tipo 2
Numeral 4	Amonestación
Numeral 5	Multa General Tipo 1
Numeral 6	Multa General Tipo 1
Numeral 7	Multa General tipo 2

Artículo 160. “Registro a medios de transporte. El personal uniformado de la Policía Nacional podrá efectuar el registro de medios de transporte públicos o privados,

terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, y de los paraderos, estaciones, terminales de transporte terrestre, aeropuertos, puertos y marinas, de conformidad con las disposiciones que rigen la materia, y en los siguientes casos, para garantizar la convivencia y la seguridad:

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

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

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

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

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

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

1. Amonestación.

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

(...) 7. Multa General o Especial.”

Artículo 174. “Amonestación. Es un llamado de atención en privado o en público con el objetivo de concientizar a la persona de la conducta realizada y de su efecto negativo para la convivencia, en procura de un reconocimiento de la conducta equivocada, el compromiso a futuro de no repetición y el respeto a las normas de convivencia.

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

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

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

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

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

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

Las multas se clasifican en generales y especiales.

Las multas generales se clasifican de la siguiente manera:

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

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

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

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

Las multas especiales son de tres tipos:

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

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

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

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

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

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

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

La administración distrital o municipal podrá reglamentar la imposición de la medida correctiva de participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia para los comportamientos contrarios a la convivencia que admitan Multa tipos 1 y 2, en reemplazo de la multa.

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

Son autoridades de Policía:

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

4. *Los inspectores de Policía y los corregidores.*

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

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

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

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

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

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **Acuerdo 004 de 1999** “Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”
- **Acuerdo 735 de 2019** “Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones”

Artículo 27.- *Concurrencia de las Medidas Correctivas y Sancionatorias. De conformidad con el artículo 172 de la Ley 1801 de 2016, las medidas correctivas no tienen carácter sancionatorio, por tal razón no son excluyentes con las medidas sancionatorias que por conductas similares a los comportamientos contrarios a la*

convivencia, puedan adoptarse dentro de procesos administrativos sancionatorios regulados por normas especiales o por el procedimiento administrativo sancionatorio consagrado en la Ley 1437 de 2011.

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

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

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

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

“Un problema mundial.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

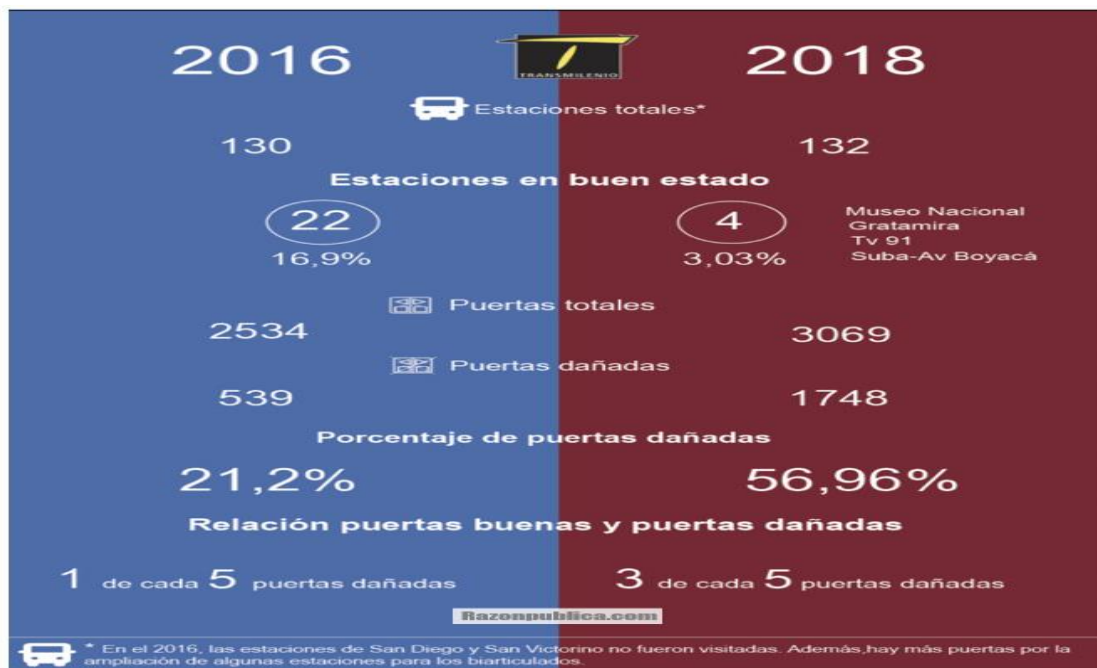
Los últimos ocho contratos antievasión

Fecha de inicio de ejecución	Cuantía a contratar (en millones)
15 de noviembre de 2017 Contratar un profesional para coordinar y realizar el seguimiento técnico del plan estratégico anti-evasión	\$ 26,0
16 de noviembre de 2017 Desarrollar esquemas de intervención basados en la mediación social, pedagogía y estadística, con el fin de intervenir en el fenómeno de la evasión.	\$ 4.426,0
15 de noviembre de 2017 Monitorear las estrategias de pedagogía, desarrollo de prototipo anti-evasión y puesta en marcha del proyecto piloto de infraestructura.	\$ 17,5
04 de diciembre de 2017 Hacer análisis de información del comportamiento de la evasión en el sistema troncal y zonal de TM.	\$ 6,6
22 de agosto de 2017 Formular y coordinar una estrategia de relacionamiento y comunicaciones con los usuarios del sistema para mitigar el fenómeno de la evasión.	\$ 78,5
27 de julio de 2017 Desarrollar estrategias de cultura ciudadana, incluyendo piezas en televisión, radio, redes sociales, medios impresos, digitales y alternativos.	\$ 218,1
26 de julio de 2017 Estructurar y ejecutar un plan en medios masivos, digitales y audiovisuales, atendiendo el desarrollo de estrategias de cultura ciudadana.	\$ 8.605,4
19 de enero de 2017 Realizar el estudio integral de la evasión (técnico, operacional, normativo, contractual y financiero) en TM.	\$ 997,1

TOTAL **\$13.299,8** millones

Fuente: El Espectador Razonpublica.com

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



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

¿Qué dicen las cifras?

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

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

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

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

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

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

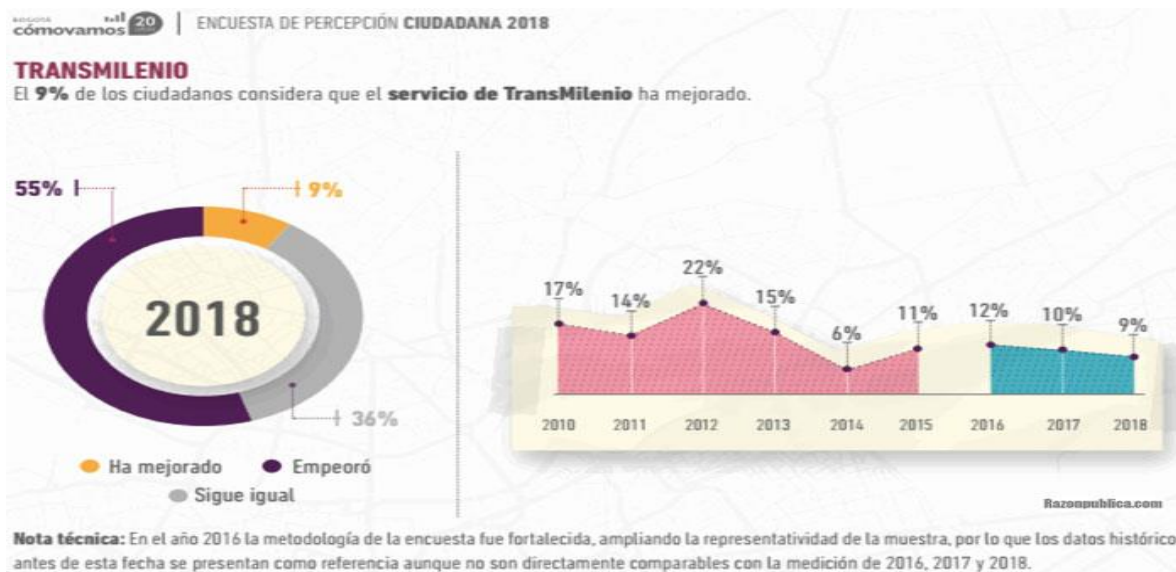
Por último, el estudio presentó las siguientes recomendaciones:

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

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

La Encuesta de Percepción Ciudadana 2018 de Bogotá Cómo Vamos señaló que, aunque Transmilenio sigue siendo el principal medio de transporte de los bogotanos, el número de usuarios descendió entre 2017 y 2018, ya que pasó de 37% a 35%. Además, la satisfacción de los usuarios pasó de 19% en 2017 a 13% en 2018, es decir, el porcentaje más bajo de todos los medios de transporte.

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



*La evasión no es tolerable, defendible ni justificable, pero va a continuar si no se combinan las recomendaciones técnicas de la experiencia internacional con la mejoría del servicio. Mientras los usuarios sientan que Transmilenio es caro, indigno e inseguro, ninguna medida tendrá los efectos esperados. Por eso es importante reinventar el sistema y seducir nuevamente a los usuarios.*¹⁶



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

¹⁶ ¿Cómo reducir el número de colados en Transmilenio? Fernando Rojas. Razón Pública. Mayo 2019.

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

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

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

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

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

Del total de colados, el 25% lo hace en la troncal de la carrera Décima, 18% en la Caracas, 18% en la NQS y 15% en la calle 26. El Socorro es la estación con más tasa de colados, con más del 57% de evasión. Le siguen Nieves con 40% y Policarpa con 40%.”¹⁷



¹⁷ El Espectador. De cada 100 personas que viajan en Transmilenio, 15 son coladas. Mayo de 2019. elespectador.com

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

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

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

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

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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

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

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

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

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

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 187 DE 2021**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA AUMENTAR EL RECAUDO Y DISMINUIR LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE EN EL SISTEMA TRANSMILENIO”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

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

VI. ARTICULADO**ACUERDA:**

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

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

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

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

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

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 188 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

OBJETO DEL PROYECTO.

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

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Introducción.

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

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

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

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

Infraestructura y reglamentación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Democratización del espacio público.

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

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

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

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

Por otro lado, la entidad también sostuvo que:

“El Instituto para la Economía Social-IPES no cuenta con la prerrogativa de permitir a los vendedores informales ejercer su actividad comercial en el espacio público, toda

vez que, en virtud del citado acto administrativo, este Instituto es considerado únicamente como gestor del mismo, para la instalación de módulos de servicio al ciudadano.”

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

Experiencias internacionales.

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

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

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

A continuación, algunas imágenes de Ciudad de México:



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

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

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

Sobre el particular, en el literal a) “Los acuerdos que expida el Concejo Distrital de Bogotá relacionados con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público”, vale la pena mencionar que este proyecto de acuerdo busca precisamente ser una herramienta para poder promover la instalación de establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares. Así mismo, es importante mencionar que según el Decreto en mención, el mecanismo para modificar el marco regulatorio de aprovechamiento económico del espacio público está en cabeza del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, o quien haga las veces de secretaria técnica de la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP, por medio de acto administrativo motivado, como se evidencia a continuación.

Parágrafo 1 del artículo 10 del Acurdo 552 de 2018:

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

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

II. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL:

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

○ DE ORDEN LEGAL:

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

(...)

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

○ NORMATIVIDAD DISTRITAL:

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

culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetar todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, y en términos de acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios.

- **Programa 45. Espacio público más seguro y construido colectivamente.** Mejorar la percepción de seguridad y la convivencia, y dinamizar las comunidades involucradas en los ámbitos educativo, social, cultural, económico y ambiental, con el desarrollo de acciones de mejoramiento a partir de la intervención pública, la regulación y la concertación con los actores que hacen parte de un determinado territorio.
- **Decreto 552 de 2018** “Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones” **Artículo 10.** “Elementos de espacio público donde se permiten las actividades susceptibles de aprovechamiento económico”.

III. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

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

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

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

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

Por tanto, la implementación de esta iniciativa no compromete modificaciones al plan plurianual de inversiones ni del marco fiscal de mediano plazo, toda vez que, según el Instituto de Desarrollo Urbano, en el marco del Plan de Desarrollo 2020-2024. “Un nuevo contrato social y ambiental para el Siglo XXI”, se tiene priorizado el Proyecto denominado: "RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN ZONAS BAJO PUENTES", lo cual soporta que el objetivo del proyecto cuenta con asignación de recursos.

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 188 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

Acuerda

VI. ARTICULADO

Artículo 1. Objetivo. Promover la actualización del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público contemplado en el Decreto 552 de 2018.

Artículo 2. En un plazo no mayor a 6 meses posterior a la expedición del presente acuerdo, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, o quien haga las veces de la Secretaria Técnica, convocará y liderará la Comisión Intersectorial del Espacio Público – CIEP con el fin de actualizar y modernizar el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público contemplado en el Decreto 552 de 2018.

Parágrafo 1. En la actualización del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, la Comisión Intersectorial del Espacio Público en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano, promoverá la inclusión de actividades económicas desarrollados en establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares en la ciudad de Bogotá D.C.

Artículo 3 Lineamientos. La actualización Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en función de la inclusión de actividades económicas desarrollados en establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares tendrá los siguientes lineamientos:

- **Democratización del espacio público:** en la asignación de establecimientos comerciales bajo puentes públicos, se priorizará a los micro-establecimientos comerciales debidamente registrados en la ciudad que hayan perdido su local a causa de la crisis económica generada por la pandemia.
- **Inclusión social:** Promover acciones para vincular a los vendedores ambulantes que ocupen estos espacios habitualmente en la asignación de establecimientos comerciales.

- Participación ciudadana: La adaptación de estos espacios, deberá contar con el acompañamiento de organizaciones sociales y comunidad en general.
- Seguridad: La promoción de establecimientos comerciales bajo puentes vehiculares deberá contar con iluminación constante tipo led, cámaras de seguridad de última generación interconectadas con el C4 y la instalación de CAIs móviles cuando ésta proceda.
- Movilidad: Las adaptaciones de infraestructura bajo puentes vehiculares promoverán la instalación de bici-parqueaderos gratuitos.
- Integralidad: Las acciones que se tomen en relación con el presente acuerdo deberán guardar concordancia y armonía con las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT.

Artículo 4 vigencia. El presente acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 189 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene por objeto establecer los lineamientos de la política pública para la promoción de la bicicleta a través de las tecnologías de la información y la comunicación TICs, buscamos fortalecer toda la red de información distrital entorno a la bicicleta para hacer más eficaz y eficiente el uso de las nuevas tecnologías en pro de la utilización de la bicicleta, como un instrumento de transporte limpio y que contribuye a la movilidad de la ciudad, fomentando en paralelo una excelente condición física de los ciudadanos de la capital.

Toda la información y aplicaciones existentes están dirigidas a los ciudadanos que se desplazan en bicicleta y vehículos de tracción humana, pero sin una articulación u organización para que los ciclistas puedan optimizar sus desplazamientos y tomen medidas de prevención en seguridad, mejorando así su calidad de vida y experiencia ciudadana. Datos como: Cicloparqueaderos, rutas seguras, red de ciclorrutas, bicicarriles, tráfico, Bicitalleres, planes turísticos, puntos de registro de bicicletas y auxilio al ciclista, se encuentra disponible por medio de diferentes opciones, de manera individual y desarticulada entre sí, es de esta forma que queremos mejorar la experiencia de los ciclistas de la ciudad que utilizan o han utilizado estos mecanismos y atraer a más personas que quieran implementar la bicicleta como una forma de vida, haciendo estas herramientas más accesibles desde cualquier punto de la ciudad y momento del día, con enfoque en la seguridad del ciclista.

I. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

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

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

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

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

Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

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

- **DE ORDEN LEGAL**

Ley 105 de 1993

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

Artículo 3. 1.

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”.

Ley 1341 de 2009 “Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las tecnologías de la información y las comunicaciones - TIC-, se crea la agencia nacional de espectro y se dictan otras disposiciones”

Artículo 3. Sociedad de la información y del conocimiento. El Estado reconoce que el acceso y uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el despliegue y uso eficiente de la infraestructura, el desarrollo de contenidos y aplicaciones, la protección a los usuarios, la formación de talento humano en estas tecnologías y su carácter transversal, son pilares para la consolidación de las sociedades de la información y del conocimiento.

Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (...)

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1811 de 21 de octubre de 2016

Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.

Esta ley trae diferentes normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

- Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.
- Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas.

Decreto 2573 2014

Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Estrategia de Gobierno en línea, se reglamenta parcialmente la Ley 1341 de 2009 y se dictan otras disposiciones.

Artículo 5. Componentes. Los fundamentos de la Estrategia serán desarrollados a través de 4 componentes que facilitarán la masificación de la oferta y la demanda del Gobierno en Línea.

1. TIC para Servicios. Comprende la provisión de trámites y servicios a través de medios electrónicos, enfocados a dar solución a las principales necesidades y demandas de los ciudadanos y empresas, en condiciones de calidad, facilidad de uso y mejoramiento continuo.

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

Acuerdo 674 de 2017 “Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C”

Acuerdo 668 de 2017 Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones.

Acuerdo 663 de 2017 Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital.

Acuerdo 660 de 2017 Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones

Acuerdo 558 de 2014 Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas.

Acuerdo 506 de 2012 “Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza”

Acuerdo 346 de 2008 “Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”

Acuerdo 236 de 2006

“Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital”

Acuerdo 708 de 2018

Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones

Acuerdo no. 761 de 2020

Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, Social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”

Título II

Propósitos, logros de ciudad y programas

Capítulo III

Programas y metas del cuatrienio del plan distrital de desarrollo

Artículo 12. Metas trazadoras.

Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación

44	Reducir los mercados criminales, los delitos, las muertes y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, a niños, niñas, jóvenes, peatones, biciusuarios y usuarios del transporte público	Número de denuncias por hurtos de bicicletas	8130	Hurto de bicicletas fuente SIEDCO (Corte 05/04/2020)	Disminuir 8% los casos de hurto a bicicletas
----	--	--	------	---	--

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

13	Sistema de movilidad sostenible	89	Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta	Viajes en Bicicleta	880367	Encuesta de Movilidad 2019	Aumentar en un 50% los viajes
----	---------------------------------	----	---	----------------------------	--------	----------------------------	-------------------------------

Artículo 73. Metas compartidas Distrito – escalas territoriales de Borde, Subregional y Regional

Escala Regional (RAPE)			
No	Temática	Prioridades del PDD	Escala
2	Turismo	Fortalecimiento del turismo de bicicleta	Regional

Artículo 106. Política pública de la bicicleta. La Administración Distrital adoptará la política pública de la bicicleta, con el objetivo de mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas, ambientales y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

La política tendrá énfasis en entre otros, en aspectos como: fortalecimiento de la cultura, cadena productiva de la bicicleta, optimización de la seguridad (personal y vial), implementación de servicios complementarios como el sistema de bicicletas públicas, ampliación, conectividad y mejora de la infraestructura para bicicletas y Cicloparqueaderos, en cumplimiento de la Ley 1811 de 2016 (Ley ProBici) programas enfocados en su uso con enfoque de género como componente transversal, y articulación interinstitucional para su gestión.

Artículo 107. Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá. La Administración Distrital realizará las gestiones, procedimientos y mecanismos para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, definidos en el artículo 13 del Decreto Distrital 596 de 2014; como parte del Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

En las últimas décadas la Bicicleta ha tomado un rol protagónico en todo el planeta, de ahí la necesidad de ir adecuando la infraestructura pertinente al crecimiento de la demanda en el uso de la bicicleta, de la mano la implementación de las diversas políticas públicas que permitan un acceso oportuno y de respuestas reales a las problemáticas que alrededor se puedan presentar.

Nuestro país no es ajeno a este crecimiento en el uso de la bicicleta, a lo largo de varias décadas la ciudad de Bogotá ha impulsado de diversas formas el uso de la bicicleta y ha fomentado nuevas formas de transportarse de manera alternativa y amigable con el medio ambiente, incrementando de apoco los espacios adecuados para el tránsito de bicicletas y promoviendo en la ciudadanía procesos que fortalezcan el uso adecuado, seguro y masivo de la bicicleta.

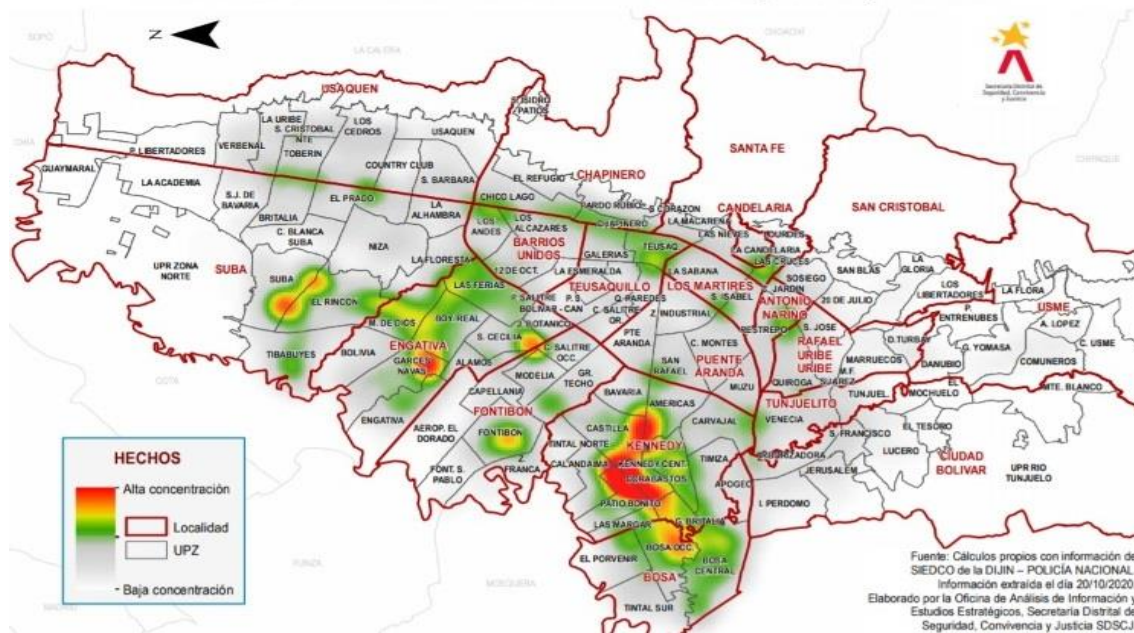
Según una investigación que realizó el Banco Interamericano de Desarrollo **BID** en 56 ciudades de América Latina sobre el uso de la bicicleta en el 2015, una de las ciudades con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día es Bogotá, como lo demuestra el siguiente gráfico.



Figura 1. Número de viajes en bicicleta reportados por día. Fuente: Investigación BID.

En este importante número de acciones que se realizan, siempre faltan varias cosas por mejorar, y uno de los mayores flagelos que azota a nuestros ciclistas en toda la capital ha sido la inseguridad, que ha afectado no solo indicadores como el hurto de bicicletas y lesiones a ciclistas, sino además ha cobrado, lastimosamente, varias vidas a lo largo de los últimos años; en este año y a raíz de lo que esta atravesando el mundo entero con el virus del COVID-19, hemos visto como las cifras en comparación con otros años se han incrementado, por lo menos en el hurto a bicicletas.

Concentración de hurto de bicicletas ocurridos entre el 01 de Enero de 2020 y el 30 de Septiembre de 2020

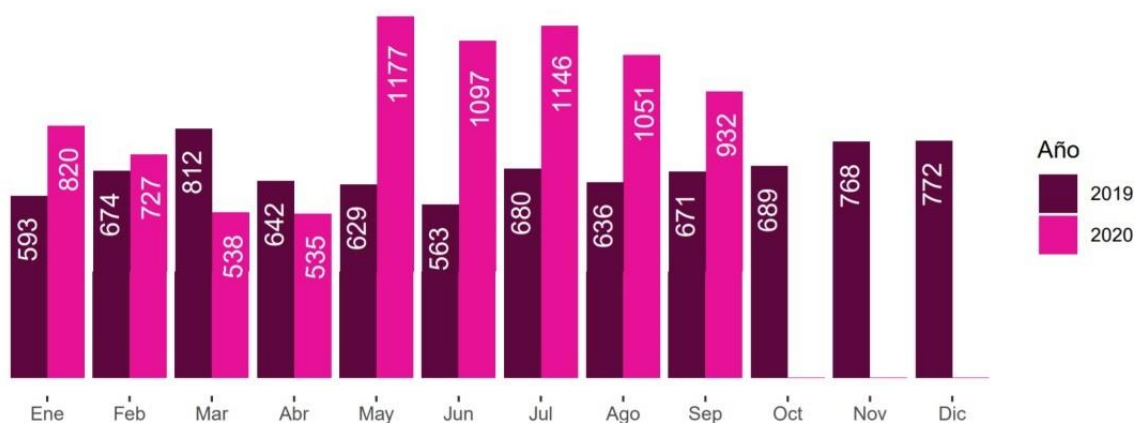


Fuente: SIEDCO a 20/10/2020

Hurto de bicicletas

Sexo de la Víctima	Ene-Sep2019	Ene-Sep2020	Diferencia Ene-Sep	Variación % Ene-Sep
FEMENINO	1162	1579	417	35.9 %
MASCULINO	4669	6332	1663	35.6 %
NO REPORTA	69	112	43	62.3 %
TOTAL GENERAL	5900	8023	2123	36 %

Comportamiento mensual



Fuente: SIEDCO a 19/10/2020

Según Bogotá como vamos la bicicleta es uno de los 10 bienes que más hurtan en Bogotá. Cada día se roban 21 ciclas y en 4 de cada 10 hurtos opera la modalidad de atraco. En el 2019 se presentaron 8.129 hurtos de este elemento en la ciudad durante todo el año según cifras de la secretaría de seguridad y en lo que va corrido de este año ya van 8.023, faltando aun 3 meses para terminar 2020. Las localidades de Suba, Engativá y Kennedy concentraron el mayor número de caos reportados.

De acuerdo con el balance del mes de octubre de la secretaría de seguridad de Bogotá, entre enero y septiembre el hurto **de bicicletas aumentó en un 36% al pasar de 5.900 robos en el 2019 a 8.023 casos este año.**

Hoy en día se han implementado nuevas tecnologías como eje fundamental de crecimiento, en ese sentido se han implementado también varias herramientas que han facilitado de alguna manera la promoción y divulgación de procesos por parte de la administración distrital; en temas de bici puntualmente existen algunas acciones que les sirven a los ciclistas y biciusuarios como herramientas de mitigación del hurto, además que generan otras alternativas, dentro de estas se encuentran las siguientes.

Registro Bici Bogotá

Si usted no ha registrado su bicicleta, puede usar esta herramienta. Creando un usuario y completando la información pedida, su bici entra a hacer parte de los registros oficiales. Así, ayuda a combatir el comercio de bicis robadas y proporciona un insumo para buscar la suya en caso de hurto.

SIMUR

En el Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (Simur) usted encontrará todo lo relacionado con movilidad en Bogotá. Aquí puede consultar rutas de Transmilenio y SITP y puntos de recarga de Tú Llave, buscar ciclorrutas, consultar la tarifa de taxis, consultar comparendos de tránsito, entre otras funciones adicionales.



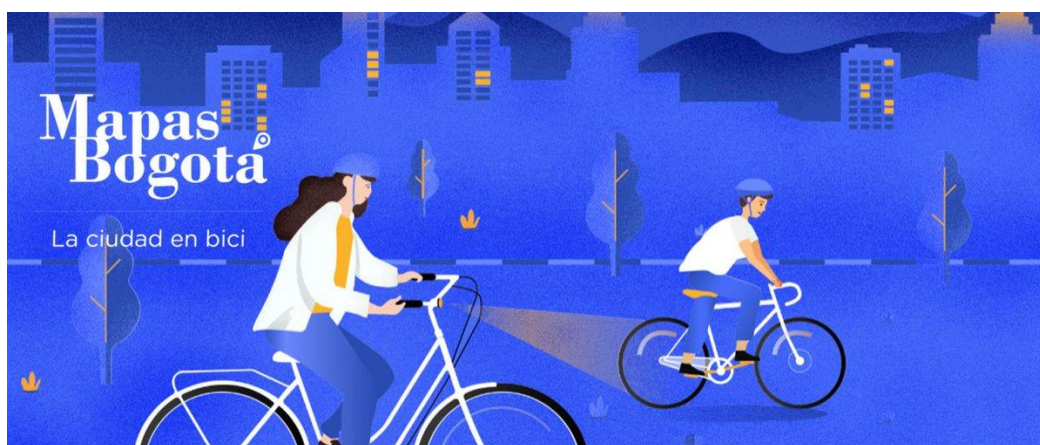
Bogotá DC Travel

Es una herramienta en la que podrán encontrar planes para hacer en la capital. Habilitando su GPS, la app le ofrecerá 137 atractivos culturales, urbanos y de naturaleza. También les ofrece inscripción a recorridos turísticos gratuitos con diferentes temáticas. Además, le indica qué planes puede hacer en bicicleta.



Mapas Bogotá Bici

Puedes Calcular el tiempo, la distancia y la hora de llegada al punto de destino, ver el trayecto desde el punto de origen al punto de destino, visualizar el estado del clima durante todo el trayecto y ubicar los Cicloparqueaderos más cercanos.



Esta última siendo una de las más relevantes, porque sirve de guía a los ciclistas ubicando una ruta segura para transitar por la ciudad; por otro lado realizamos una encuesta entre 65 biciusuarios de la ciudad, donde les preguntamos si conocían o habían utilizado esta aplicación y solamente 5 personas adujeron conocerla y haberla utilizado, de estos 5, la totalidad de los usuarios mencionaron que la aplicación tiene muchas fallas de manejo o simplemente no les parecía útil como existe, de esta manera hemos evidenciado de forma práctica, como siendo esta una herramienta valiosa no está configurada adecuadamente y en sincronía con las demás aplicaciones para el mejor aprovechamiento; tampoco la mayoría de herramientas digitales en torno a la bicicleta ha tenido una suficiente promoción o divulgación dentro de los grupos de interés o ciudadanos en general.

Por lo cual buscamos potenciar estas aplicaciones para el beneficio de la ciudadanía y en pro del impulso al uso de la bicicleta en el distrito, ya que cada vez mas personas se suben a la bicicleta por ser un vehículo en el cual se permite evitar la aglomeración de personas en comparación con el transporte público.

VIAJES DIARIOS EN BICICLETA ANTES Y DESPUÉS DE LA PANDEMIA



Fuente: El

Tiempo, 25 de septiembre 2020

Estos instrumentos tecnológicos tienen un gran impacto en la utilización de la bicicleta como medio de transporte masivo hoy en día, la organización eficaz y eficiente de estos, ayudará a tomar la decisión de subirse a esta cada día a más personas, pues generará en los ciudadanos mayor seguridad en su trayecto y así mismo podrá ayudar a la disminución del hurto de bicicletas, contrarrestando este flagelo por medio de alertas tempranas a las autoridades.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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

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

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

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

(...)

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se

incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

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

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

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 189 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR MEDIOS DIGITALES, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo de Bogotá

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

VI. ARTICULADO

Acuerda:

Artículo 1. Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales en el Distrito Capital, para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en pro de la bicicleta.

Artículo 2. Principios. La Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales se desarrollará con fundamento en los principios constitucionales de igualdad, eficacia, economía, eficiencia, celeridad y publicidad, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, artículo 3 de la Ley 489 de 1998 y artículo 3 de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 3. Fundamentos. Los fundamentos en los cuales se basa la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, están en relación con el artículo 4 del decreto 2573 de 2014, y son los siguientes:

a. Excelencia en el servicio al ciudadano: Propender por el fin superior de fortalecer la relación de los ciudadanos con el Estado a partir de la adecuada atención y provisión de los servicios, buscando la optimización en el uso de los recursos, teniendo en cuenta el modelo de Gestión Pública Eficiente al Servicio del Ciudadano y los principios orientadores de la Política Nacional de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano.

b. Apertura y reutilización de datos públicos: Abrir los datos públicos para impulsar la participación, el control social y la generación de valor agregado.

c. Estandarización: Facilitar la evolución de la gestión de TIC alrededor de la bicicleta en el distrito capital hacia un modelo estandarizado que aplica el marco de referencia de arquitectura empresarial para la gestión de TIC.

d. Interoperabilidad: Fortalecer el intercambio de información entre entidades y sectores de la administración distrital.

e. Neutralidad tecnológica: Garantizar la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, emplear contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, así como garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

f. Innovación: Desarrollar nuevas formas de usar las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para producir cambios que generen nuevo y mayor valor público.

g. Colaboración: Implementar soluciones específicas para problemas públicos entorno al uso de la bicicleta en la ciudad, mediante el estímulo y aprovechamiento del interés y conocimiento de la sociedad, al igual que un esfuerzo conjunto dentro de las propias entidades públicas y sus servidores.

Artículo 4. Implementación de la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales. El Gobierno Distrital diseñará e implementará una política pública que recoja los Principios y fundamentos establecidos por este Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año a partir de la publicación del presente acuerdo, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta contar con herramientas digitales óptimas y con las garantías de accesibilidad, seguridad y reconocimiento en concordancia con lo planteado en los artículos anteriores de este Acuerdo.

Artículo 5. La administración distrital generará una estrategia de promoción y divulgación suficiente y adecuada para esta Política Pública en el Distrito Capital, que involucre a grupos o colectivos de bicicletas, consejos locales de la bicicleta y ciudadanía en general; fomentándola primordialmente dentro de las diversas acciones en torno a la bicicleta que el distrito lleva a cabo a través de sus programas y proyectos en diferentes espacios de la ciudad.

Artículo 6. Instancia de evaluación y vigilancia. Una vez se establezca la Política Pública para la promoción de la bicicleta por medios digitales, la administración distrital delegará una entidad responsable en el distrito de evaluar y vigilar el cumplimiento de la misma, así como el funcionamiento óptimo y coordinado de las diferentes herramientas digitales.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 190 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

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

○ DE ORDEN CONSTITUCIONAL

ARTICULO 24. “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

○ DE ORDEN LEGAL

- **Ley 105 de 1993.** Artículo 2: Señala los principios fundamentales del transporte, y dispone que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Igualmente, establece que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;

Artículo 3: Establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios. Esto implica, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte. Así mismo, dispone que el Estado regulará y controlará la prestación del servicio y que existirá un nivel básico accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación

correspondiente, transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico;

- **Ley 336 de 1996**, artículo 5: *establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo;*

Artículos 23 y 31, disponen que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte;

- **Decreto Nacional 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”

ARTÍCULO 2.2.1.3.1.1 Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

** En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*

** En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.*

** En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.*

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta

Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.

Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. Modificado por el art. 2, Decreto Nacional 2297 de 2015. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos de taxi, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

“Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, e aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte”.

“Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

** Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.*

** Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.*

** Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros*

** Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.*

** Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.*

** Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado”.*

Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.

Parágrafo 3°. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente parágrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

Parágrafo 4°. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.

- **Decreto Nacional 2297 de 2015** "Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo"

○ **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

- **ACUERDO 257 DE 2006 “Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”**

Artículo 108, literales b) y e) del del definen como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de "Fungir como autoridad de tránsito y Transporte y "Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de Tránsito y transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital".

- **Decreto Distrital 567 de 2006 “por el cual adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad”**

Artículo 2, literal e), establece como una de sus funciones la de "Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de Transporte, las políticas sobre el tránsito y el Transporte en el Distrito Capital.

Finalmente, es procedente precisar:

Que a través de la Resolución 2163 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte, se reglamentó el Decreto Nacional 2297 de 2015 y se definieron las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que deben utilizarse para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

Que en aplicación de la Resolución 2163 de 2016, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 456 de 2017 por el cual se “establecen medidas para el reporte de la información del servicio de transporte público individual en el nivel básico en el Distrito Capital mediante plataformas tecnológicas”.

Que por medio del Decreto Distrital 568 de 2017 la Administración Distrital, “estableció las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C, fijó las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y dictó otras disposiciones.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad profirió la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, por medio “de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual”.

Que dentro del proceso de acción de nulidad con radicado No. 11001032400020160048100 interpuesta ante la Sección Primera del Consejo de Estado el pasado 30 de abril se profirió auto en que se resolvió la solicitud de medida cautelar de Suspensión provisional solicitada por el actor decretando: “la suspensión provisional de los

efectos de la Resolución nro. 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 123 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad suspendió la Resolución 220 de 2017 hasta que el Consejo de Estado resuelva en forma definitiva sobre la legalidad de la resolución 2163 de 2016 o levante la medida cautelar decretada.

Que, mediante auto del 8 de agosto de 2018, el Consejo de Estado, levantó la medida cautelar decretada en el proveído de 30 de abril de 2018 consistente en la suspensión provisional de los efectos de la Resolución 2163 de 27 de mayo de 2016, «Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones», expedida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 156 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad levantó la suspensión establecida en la Resolución 123 de 2018 y modificó los plazos establecidos en el artículo 25 de la Resolución 220 de 2018.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018, en la que se resolvió aplazar los términos establecidos en la Resolución 156 de 2018 mediante la cual se modificó el artículo 25 de la Resolución 220 de 2017 modificada por la Resolución 103 de 2018, hasta que el Consejo de Estado resuelva la solicitud de aclaración de la medida cautelar, o hasta que en forma definitiva decida sobre la legalidad de la Resolución 2163 de 2016, o hasta que el Ministerio de Transporte expida la Resolución que derogue el acto demandado con el lleno de los requisitos legales.

Que en auto del 18 de septiembre de 2018, el Consejo de Estado aclaró la providencia de 8 de agosto de 2018, en el sentido de precisar que el levantamiento de la medida cautelar está sujeto a que el Ministerio de Transporte continúe con el trámite y culmine el procedimiento de expedición de la Reglamentación que corrige el yerro de la Resolución 2163 de 2016, en un plazo no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia, so pena de que haya lugar a un nuevo estudio de la procedencia de la medida cautelar.

Que en el mencionado Auto, la máxima corporación de lo contencioso administrativo, en su parte considerativa, señaló: “(...) Luego, de ninguna manera puede interpretarse que hasta el momento en que se expida una nueva Resolución, se levantará la medida cautelar decretada de suspensión de los efectos de la Resolución 2163 de 2016. pues lo cierto es que la medida ya fue levantada y el condicionamiento se limitó a que la entidad demandada continúe con el procedimiento que dará lugar a que se subsane el yerro cometido al momento de la expedición, lo que garantizará que la nueva regulación cuente con el concepto de la autoridad competente que permita evaluar su impacto en la competencia del mercado, así como con las razones para acatarlo o separarse del mismo. (...)”

Que el 21 de Diciembre de 2018 se expidió por parte de la Secretaría de Movilidad del Distrito la Resolución 246 “Por medio de la cual se reanuda la implementación de los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, se deroga la resolución 181 del 13 de septiembre de 2018 y se modifica la Resolución 220 de 2017.

Con base en lo anteriormente expuesto, y toda vez que a la fecha, a pesar de que el Ministerio de Transporte ha publicado y se encuentra tramitando una nueva Resolución que deroga la Resolución 2163 de 2016; habiéndose transcurrido dos años aun no se expide el correspondiente acto administrativo como lo condicionó el Consejo de Estado en su providencia, es menester que por parte del Distrito Capital en el marco de sus competencias y observando plenamente las disposiciones legales vigentes, adopte medidas tendientes a promover y garantizar a

los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio. Por ello, y ante la inseguridad jurídica generada por decisiones mencionadas, se acogen en el presente proyecto de acuerdo, disposiciones contenidas en el marco normativo referido, con el fin de contar con herramientas que posibiliten adoptar medidas orientadas al propósito fijado para la mejora en la prestación del servicio descrito.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

El servicio público de taxis, cuenta con antecedentes que es importante abordar desde el contexto histórico, lo cual permite dimensionar el origen y evolución de este. Por lo tanto, se referencian abordajes que se han realizado al respecto:

“En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (El Tiempo, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buena acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, F. La historia del taxi en el mundo y en Colombia, 2013 en Martínez Garzón, J. F. & Bacca Benítez, J. M.

Esto muestra que efectivamente los taxistas son referentes del transporte a nivel mundial, y en el caso de Bogotá y en general en Colombia, llegó a consolidarse como un sistema único en su clase, en sus inicios entonces, las empresas de taxis eran innovadoras en su clase y además pertenecían a sectores ciertamente privilegiados de la sociedad. De ahí se puede partir de la idea que las luchas de los gremios taxistas se desarrollaban por móviles que se referían a sus pretensiones de elevar sus derechos laborales o a aumentar sus ingresos por ejercer su actividad como conductores. Sin embargo es a partir del año 2013 que UBER se consolida en Colombia y entra a un mercado de por sí saturado.

Según registros de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, para el año 2012 por las vías de Bogotá se movilizaron aproximadamente 52.000 taxis, lo cual representa aproximadamente el 32 % del uso de la red vial de la ciudad. Esta cifra es significativa, teniendo en cuenta que, en ciudades como Hong Kong, la ocupación llega a tener una participación del 25 % aproximadamente (Perilla Gómez, C; Santos Sabogal, J; Sánchez Monsalve, N y Ramos, P, 2014).”¹⁸

De igual forma, se relaciona lo consignado por Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández:

“Es difícil establecer la fecha exacta en la cual se empezó a regular el servicio de transporte público en Colombia. Aunque desde el inicio de la historia de la República ha sido intensa la expedición de normas del sector de transporte, la gran mayoría se restringieron, conforme con las circunstancias de la época, al diseño y la financiación de la infraestructura vial” (Salazar, 2001, p.202). No obstante, tomaremos como punto de partida la Constitución Política de 1886, debido a que fue allí en donde se empezó a evidenciar una clara intervención del Estado en los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el servicio de transporte. En ese sentido, el

¹⁸ Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

artículo 32 de la mencionada disposición, si bien permitió la libertad de empresa y la iniciativa privada, le otorgó la facultad al Estado de intervenir en la economía con el fin de lograr un desarrollo integral .

Por su parte, el Código de Comercio de 1907 estableció el principio de regulación en el transporte público. Así, correspondía al Gobierno Nacional la inspección de las empresas públicas de transporte y el desarrollo de su respectiva reglamentación. A partir de esto, se expidió la Ley 15 de 1959 *“Por la cual se da el mandato al Estado para intervenir en la Industria del transporte, se decreta el auxilio patronal del transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones”*. Para el efectivo cumplimiento del mandato legal, el Gobierno emitió una serie de normativas, dentro de las cuales se pueden destacar: *“la de creación del Instituto Nacional del Transporte - INTRA - en 1968; el decreto ley 1393 de 1970 - Estatuto Nacional de Transporte- y el decreto ley 80 de 1987 que asignó funciones a los municipios en relación con el transporte”* .

Correlativamente a lo anterior, fue surgiendo una nueva modalidad en la prestación del servicio de transporte público. *“La historia cita que la aparición de los primeros taxis en Bogotá fue totalmente accidental y fruto de una terrible crisis económica que sobrevino en 1930”* . Aunado a la crisis económica del país, en los años de 1925 y 1926 se produjo una gran sequía en el río Magdalena que obstaculizó el transporte fluvial de mercancías desde los puertos costeros hacia el interior del país. Así, la empresa PRACO, representante e importadora de FORD para Colombia, trajo al país una flota de 120 vehículos que fueron represados en el puerto de Barranquilla debido a las circunstancias del momento.

Posteriormente, dichos vehículos fueron trasladados a la capital para su comercialización. Sin embargo, no existieron compradores y *“Antonio María Pradilla, fundador de PRACO decidió entonces crear una flota de taxis para buscar alguna rentabilidad de los inventarios”* .

Poco tiempo después, apareció la empresa Taxis Rojos cuyo propietario era el señor Leonidas Lara e Hijos, la cual aumentó el número de taxis en la ciudad de Bogotá. Así, de manera creciente se fue incrementando el negocio de taxis en el país. En este sentido, una de las primeras normas relacionadas con el servicio de transporte individual mediante vehículos taxi, que se expidió en Colombia, fue el Decreto 826 de 1954, el cual definió lo que debía entenderse por Empresa de Transporte Automotor, y estableció una serie de requisitos mínimos para la prestación de este servicio (Rodríguez A. y Acevedo J., 2012, p.262 – 265).

Ahora bien, con la aparición de la Constitución Política de 1991 se dio un cambio respecto al modelo de Estado. Así lo ha manifestado la Corte Constitucional, al afirmar que *“La Constitución colombiana, al consagrar un Estado social de derecho en su artículo 1, combina el intervencionismo económico –lo cual supone una permanente posibilidad de restricción estatal de las libertades económicas- con el radical respeto de los derechos civiles y políticos- por lo cual la restricción de estos últimos debe tener fundamento expreso y específico. En efecto, de un lado, la Constitución consagra una economía social de mercado dirigida, puesto que reconoce genéricamente que la iniciativa privada y la actividad económicas son libres (artículo 332) pero establece, también de manera global, que 'la dirección general de la economía estará a cargo del Estado' (artículo 333)”* (CConst, C-265/1994, H. Barrero).

Siguiendo esta línea argumentativa, el transporte público en Colombia ha sido considerado por la Constitución Política, la Ley y los Entes Estatales como un derecho, un servicio, y una actividad económica. En este sentido, la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes ocasiones, estableciendo que el mismo es un servicio público de carácter esencial de gran importancia para el desarrollo de algunos Derechos Fundamentales tales como la libertad de movimiento y circulación (artículo 24 CP), el libre desarrollo de la personalidad (artículo 16 CP), y el derecho al trabajo (artículo 25 CP) . Igualmente, se considera una actividad económica, ya que el

transporte puede ser prestado directamente por el Estado o indirectamente a través de empresas privadas, y produce un beneficio económico a quien lo presta.”¹⁹

LOS TAXIS EN BOGOTÁ

Localidad	Atracción	Producción
Antonio Nariño	2,922	3,277
Barrios Unidos	16,275	15,17
Bosa	3,838	3,853
Candelaria	6,302	5,962
Chapinero	43,155	46,308
Ciudad Bolívar	2,608	2,752
Engativá	26,86	27,075
Fontibón	18,685	17,829
Kennedy	24,826	26,008
Los Mártires	11,926	12,598
Puente Aranda	17,806	20,195
Rafael Uribe	7,283	6,306
San Cristóbal	6,727	6,994
Santa Fe	20,212	18,697
Suba	45,561	43,896
Teusaquillo	34,32	33,114
Tunjuelito	3,295	4,397
Usaquén	53,889	52,559
Usme	2,26	2,181

Tabla 1: Producción y atracción de viajes por localidad (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2014)

“La anterior tabla hace hincapié en el estado de viajes realizados en Taxi por localidad, con el fin de ilustrar la inmensidad de viajes que por localidad se realizan utilizando taxi, sin embargo las condiciones laborales pueden resultar precarias para los taxistas, en el sentido de que no depende del número de viajes diarios que se hagan, sino de la capacidad que se tiene para dar cobertura a un servicio necesario para los ciudadanos sin mantener perdidas, pues hay que tener en cuenta que los taxistas no propietarios se ven obligados a pagar cupos, licencias,

¹⁹ UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia. Sara Orozco Palacio y Manuela Velásquez Fernández .

seguros, combustibles, permisos, etc., causando incluso, que su servicio se exhiba como rústico para un ciudadano.

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi de Bogotá, tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues según la exDirectora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte Ayda Lucy Ospina: “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento o cumplimiento parcial del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliarse a sus conductores al sistema integral de seguridad social; sin embargo, algunos taxistas manifiestan que este decreto aún no ha podido ser implementado en su totalidad por diversas razones que no han permitido darle cumplimiento estricto.

Todas estas causas hacen que el escenario laboral, con la inmersión de UBER dentro de las dinámicas de transporte público individual, se mantenga más complejas para los taxistas no propietarios y de esta manera se constituyen los gremios de taxistas en formato de movimiento social, con el fin de demandar reformas respectivas a la regulación y coacción gubernamental sufrida por parte de los taxistas del común. Susodichas demandas de reformas se dan en dos sentidos 1) reducir el número de regulaciones implementadas a los taxistas, o 2) Aumentar el número de mecanismos que regulan Uber.²⁰

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt

Ciudad	Cantidad
Bogotá	54.695
Medellín	19.899
Cali	17.034
Barranquilla	12.916
Cúcuta	6.803
Cartagena	5.823
Soledad	4.728
Floridablanca	4.652
Santa Marta	4.340
Ibagué	4.197
Otros	76.377



63 empresas operadoras de taxis en Bogotá

49.000 propietarios
en la capital

El negocio de los taxis mueve en Bogotá

\$2,9 billones

Hacen cerca de
700.000 viajes al día

211.464 taxis
registrados en el Runt

Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Andemos

Gráfico: LR, VT

²⁰ Juan Alejandro Acevedo González* Universidad Santo Tomás ARTE-FACTO. Revista de Estudiantes de Humanidades. Enero 2018 No. 5.

PANORAMA DE LOS TAXIS EN COLOMBIA

Taxis registrados en el Runt

Ciudad	Cantidad
Bogotá	54.695
Medellín	19.899
Cali	17.034
Barranquilla	12.916
Cúcuta	6.803
Cartagena	5.823
Soledad	4.728
Floridablanca	4.652
Santa Marta	4.340
Ibagué	4.197
Otros	76.377

Fuente: Asociación de propietarios de taxis/ Anarimos Gráfico 8.VI

“La magnitud de esta industria se puede revisar al ver un informe de ProBogotá que afirma que el negocio de los taxis mueve casi \$3 billones en efectivo anualmente, solo en la capital, que se alcanza con un promedio de 700.000 viajes diarios.

Por ello, la queja ante el avance de los servicios de las plataformas tecnológicas, que según el mismo estudio reúnen a más de 150.000 los conductores vinculados a aplicaciones como Uber, Didi, In Driver y Beat.

Pese al desfase en los cálculos, los taxistas sí reconocen que puede haber una caída en el sector debido a que algunos propietarios han comprado vehículos particulares para inscribirlos en las plataformas. No obstante, solo en 2019, Andemos calculó que se registró la matrícula de 10.201 taxis nuevos.”²¹

LA NECESARIA REINVENCIÓN DEL TAXI EN BOGOTÁ²²

“Taxis y nuevas tecnologías

Las aplicaciones que permiten a los conductores de vehículos particulares prestar un servicio de transporte público, como Uber y Cabify (TNCs, por su acrónimo en inglés, Transportation Network Companies), han enfrentado la resistencia de la industria de los taxis y del Gobierno colombiano. El ministerio de Transporte expidió recientemente una circular para castigar a los conductores de estas plataformas con la cancelación de sus licencias hasta por 25 años. Sin embargo, los usuarios están mucho más satisfechos con el servicio que prestan las TNCs que con el de los taxis.

Así lo muestra un estudio de la Universidad de los Andes en 2017 que investigó sobre los factores que afectan la satisfacción y la calidad del servicio de taxis y de las TNCs en Bogotá.

²¹ La República. Febrero 2020

²² Álvaro Rodríguez Valencia enero 14, 2019

En una escala de 1 a 5, los taxis alcanzaron una calificación de 3,22, mientras que Uber y Cabify lograron la sobresaliente cifra de 4,42. Mientras que los taxis se rajaron en limpieza de los vehículos (2,77), en percepción de seguridad personal (2,80), en percepción de seguridad vial (2,80) y en manejo y conducción (2,91), las TNCs no se rajaron en nada: el atributo peor calificado fue el conocimiento de la ruta (3,69).

¿Qué hace que los bogotanos se sientan tan satisfechos con las TNCs y tan insatisfechos con los taxis tradicionales? Los resultados de la investigación muestran que los usuarios de las TNCs se sienten satisfechos, sobre todo, por la percepción de limpieza de los vehículos, la seguridad personal y el confort. En cuanto a los taxis, los usuarios reconocen que la facilidad para conseguirlos es un factor que aporta positivamente a su satisfacción. Pero la percepción de que el precio es injusto es uno de los factores que más negativamente afecta la percepción de los pasajeros.

Ante ese panorama, no basta con las buenas intenciones de los taxistas y la promesa de que prestarán un mejor servicio y cobrarán lo justo. Es necesario hacer cambios de fondo y reinventar el servicio de taxi en Bogotá.

El conflicto con las TNCs se deriva de una revolución tecnológica que produjo el internet móvil de acceso masivo y las economías colaborativas. Por eso, la solución para salvar a los taxis tradicionales debe ser creativa e ingeniosa. En todo caso, hay que tener en cuenta que la restricción legal para las TNCs y el marco regulatorio del transporte de taxis en Colombia es de aplicación nacional. Las ciudades tienen muy poca capacidad de maniobra en ese aspecto.

Los taxistas y los usuarios ya han visto los primeros beneficios de aprovechar la tecnología. Aplicaciones de celular independientes para conseguir taxis (como EasyTaxi o la desaparecida, pero querida Tappsi) han demostrado un mejor comportamiento de conductores, y una mayor satisfacción de los usuarios.

Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia.

Ahora, imaginémonos que cualquier taxi en la calle aproveche la tecnología de forma similar. Los beneficios serían considerables: se acabaría el cobro fraudulento, las quejas de los usuarios serían atendidas por la Secretaría de Movilidad, y ésta podría sancionar a los malos conductores y desterrarlos del sistema.

Es decir, se tendrían los mismos beneficios que ofrecen las TNCs, con la ventaja de poder tomar un vehículo directamente en la calle. Y, como en Uber o en Cabify, el usuario tendría la certeza de saber quién es el conductor y podría tener un registro de su viaje, lo cual implicaría más seguridad personal.”²³

“La revolución tecnológica del internet móvil ha cambiado nuestro comportamiento y la forma de concebir los negocios, por ejemplo, por medio de las economías colaborativas. Los servicios que requerían intermediación se han transformado. Ante ese panorama, las empresas tienen dos posibilidades: resistirse al cambio y tratar de mantener el statu quo o reinventarse y adaptarse al nuevo contexto.

El conflicto con las TNCs está lejos de terminar. Es probable que cada vez lleguen nuevas y mejores tecnologías que agudicen la competencia en este campo. Nadie sabe qué camino tomará la regulación de las TNCs en Colombia. Casi todo cambio tecnológico implica adaptaciones. Es normal que las industrias se vean afectadas por esos cambios (pensemos en los directorios telefónicos, en los beepers, etc). Pero de nada sirve quedarse en quejas y en luchas perdidas por volver al pasado. Sin importar si se prohíben o no las TNCs, la peor estrategia que puede adoptar la industria de los taxis es resistirse al cambio.

Por eso, el primer paso para lograr un mejor servicio es dejar de pensar en los pasajeros como usuarios que “compran” ocasionalmente un viaje y empezar a verlos como clientes, cuya fidelidad y confianza hay que

²³ *Ibid.*

mantener. Un alto nivel de satisfacción crea confianza y lleva a los clientes a recomendar el servicio y a atraer más personas.”²⁴

Con base en lo anteriormente expuesto, se hace necesario introducir lineamientos orientados a promover a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

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

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

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.

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

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

²⁴ *Ibid.*

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

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

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

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES - CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 190 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE DEFINEN LINEAMIENTOS EN MATERIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993,

VI. ARTICULADO

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad promoverá a través de diversas medidas, que se garantice a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. MEJORA DEL SERVICIO. Dentro de los aspectos que se deben considerar para mejorar la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi estarán:

- a. Acceso a la prestación del servicio por medio de Plataformas Tecnológicas que deberán implementar aplicaciones móviles o interfaces web a los que se pueda acceder directamente desde un teléfono móvil o desde algún otro dispositivo electrónico y que posibilitarán la recolección de información de la operación. Dichas plataformas deberán permitir que todos los servicios prestados queden registrados sin importar que el servicio sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.
- b. Las aplicaciones disponibles para el usuario deberán permitirle solicitar y cancelar el servicio, conocer anticipadamente el valor del servicio, la identificación del conductor que prestará el servicio, así como el vehículo correspondiente; la estimación del tiempo promedio de viaje, efectuar pagos por medios electrónicos, presentar quejas, reclamos y calificar el servicio. Lo anterior, sin perjuicio de que el servicio prestado por los vehículos sea solicitado por los usuarios en vía o por otros medios y que se pague en efectivo o por medios electrónicos como tarjetas débito y crédito.
- c. Promover que los vehículos taxi cuenten con una pantalla táctil adicional al dispositivo móvil en el vehículo que disponga de una interfaz gráfica para el usuario. Esta deberá permitirle al usuario verificar la información contenida en la tarjeta de control, establecer y confirmar el origen y el destino del servicio, conocer

anticipadamente la tarifa, calificar el servicio y presentar quejas, cuando este sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías.

ARTÍCULO 3. PROTECCIÓN DE DATOS. Los responsables del manejo de la información atenderán, en todo momento, los lineamientos dispuestos en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales.

ARTÍCULO 4. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN. La Secretaría Distrital de Movilidad, en su condición de autoridad de tránsito y transporte distrital, podrá utilizar la información recopilada por las plataformas tecnológicas, para establecer políticas tendientes a mejorar la operación, gestión y la seguridad del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital, y con ello garantizar a los usuarios las condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, seguridad y oportunidad.

Las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mencionado, deberán acatar las disposiciones que en materia de inspección, vigilancia y control establezca la Secretaría Distrital de Movilidad relacionadas con el reporte de la información de la operación.

ARTÍCULO 5. DIVULGACIÓN. Las disposiciones que se adopten producto de lo contenido en el presente Acuerdo, serán divulgadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a las empresas de transporte habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 6. OBSERVANCIA LEGAL. Las medidas que se adopten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad para garantizar a los usuarios del Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, contar con condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad, y seguridad en la prestación de dicho servicio en el Distrito Capital, deberán observar completa e integralmente el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que establezca el Ministerio de Transporte con relación a dicha materia.

ARTÍCULO 7. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su fecha de publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

PROYECTO DE ACUERDO No. 191 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR CUAL SE FORTALECEN LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE ATIENDEN EL DÉFICIT DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS Y JOVENES EN CONDICIÓN DE VULNERABILIDAD, VINCULANDO DISEÑOS METODOLÓGICOS FLEXIBLES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. **SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA**

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

o **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

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 67: Establece que la educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social, en el que el Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación. Corresponde al Estado garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

Artículo 44. «(...) la familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de 'los demás».

Artículo 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 68. Los particulares podrán fundar establecimientos educativos. La ley establecerá las condiciones para su creación y gestión. La comunidad educativa participará en la dirección de las instituciones de educación. La enseñanza estará a cargo de personas de reconocida idoneidad ética y pedagógica.

La Ley garantiza la profesionalización y dignificación de la actividad docente. Los padres de familia tendrán derecho de escoger el tipo de educación para sus hijos menores. En los establecimientos del Estado ninguna persona podrá ser obligada a recibir educación religiosa.

Las integrantes de los grupos étnicos tendrán derecho a una formación que respete y desarrolle su identidad cultural. La erradicación del analfabetismo y la educación de personas con limitaciones físicas o mentales, o con capacidades excepcionales, son obligaciones especiales del Estado.

- **DE ORDEN LEGAL**

Ley 21 de 1991. Ratifica el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

Ley General de Educación 115 de 1994.

Artículo 50. Definición de Educación para Adultos.

La educación de adultos es aquella que se ofrece a las personas en edad relativamente mayor a la aceptada regularmente en la educación por niveles y grados del servicio público educativo, que deseen suplir y completar su formación, o validar sus estudios.

El Estado facilitará las condiciones y promoverá especialmente la educación a distancia y semipresencial para los adultos.

Artículo 51 Objetivos específicos.

Son objetivos específicos de la educación de adultos:

1. Adquirir y actualizar su formación básica y facilitar el acceso a los distintos niveles educativos;
2. Erradicar el analfabetismo;
3. Actualizar los conocimientos, según el nivel de educación, y

4. Desarrollar la capacidad de participación en la vida económica, política, social, cultural y comunitaria.

Artículo 52 Validación.

El Estado ofrecerá a los adultos la posibilidad de validar la educación básica o media y facilitará su ingreso a la educación superior, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Ley.

Las instituciones educativas autorizadas podrán reconocer y validar los conocimientos, experiencias y prácticas de los adultos, sin la exigencia de haber cursado determinado grado de escolaridad formal, o los programas de educación no formal del arte u oficio de que se trate, cumpliendo los requisitos que para tal fin establezca el Gobierno Nacional, y con sujeción a la Ley 30 de 1992, o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 53 Programas Semipresenciales para Adultos.

Los establecimientos educativos de acuerdo con su Proyecto Educativo Institucional podrán ofrecer programas semipresenciales de educación formal o de educación no formal de carácter especial, en jornada nocturna, dirigidos a personas adultas, con propósitos laborales. El Gobierno Nacional reglamentará tales programas.

Artículo 54 Fomento a la Educación no Formal²⁵ para Adultos.

El Ministerio de Educación Nacional fomentará programas no formales de educación de adultos, en coordinación con diferentes entidades estatales y privadas, en particular los dirigidos al sector rural y a las zonas marginadas o de difícil acceso.

Los Gobiernos Nacional y de las entidades territoriales fomentarán la educación para grupos sociales con carencias y necesidades de formación básica, de conformidad con lo establecido en el artículo 8. de la Ley 60 de 1993. Lo harán con recursos de sus respectivos presupuestos y a través de contratos con entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad.

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 y 357 de la Constitución Nacional"

Artículo 3. Conformación del sistema general de participaciones: El Sistema General de Participación estará conformado así:

1. Una participación con destinación específica para el sector educación, que se denominará participación para educación (...),

Artículo 5. Competencias de la nación en materia de educación. Sin perjuicio de las establecidas en otras normas legales, corresponde a la Nación ejercer las siguientes competencias relacionadas con

²⁵ Denominación 'educación no formal' reemplazada por 'Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano' por el [artículo 1](#) de la [Ley 1064 de 2006](#), publicada en el Diario Oficial No. 46.341 de 26 de julio de 2006

la prestación del servicio público de la educación en sus niveles preescolar, básico y medio, en el área urbana y rural:

- 5.1. Formular las políticas y objetivos de desarrollo para el sector educativo y dictar normas para la organización y prestación del servicio.
- 5.2. Regular la prestación de los servicios educativos estatales y no estatales.
- 5.3. Impulsar, coordinar, financiar, cofinanciar y evaluar programas, planes y proyectos de inversión de orden nacional en materia de educación, con recursos diferentes de los del Sistema General de Participaciones. Con estos recursos no se podrá pagar personal de administración, directivo, docente o administrativo.
- 5.4. Definir, diseñar, reglamentar y mantener un sistema de información del sector educativo (...)
- 5.5. Establecer las normas técnicas curriculares y pedagógicas para los niveles de educación preescolar, básica y media, sin perjuicio de la autonomía de las instituciones educativas y de la especificidad de tipo regional.

Ley 1448 de 2011 o Ley de víctimas y restitución de tierras. La presente Ley tiene por objeto establecer un conjunto de medidas judiciales, administrativas, sociales y económicas, individuales y colectivas, en beneficio de las víctimas de las violaciones contempladas en el artículo 30 de la presente ley, dentro de un marco de justicia transicional, que posibiliten hacer efectivo el goce de sus derechos a la verdad, la justicia y la reparación con garantía de no repetición, de modo que se reconozca su condición de víctimas y se dignifique a través de la materialización de sus derechos constitucionales.

Ley 1618 de 2013 Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. El objeto de la presente ley es garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la Ley 1346 de 2009.

Decreto 2249 de 1995 Por el cual se conforma la Comisión Pedagógica de Comunidades Negras de que trata el artículo 42 de la Ley 70 de 1993.

Decreto 1122 de 1998 Por el cual se expiden normas para el desarrollo de la Cátedra de Estudios Afrocolombianos, en todos los establecimientos de educación formal del país y se dictan otras disposiciones

Decreto 2046 de 2007 Se crea la Comisión Nacional de Trabajo y Concertación de la Educación para los Pueblos Indígenas en desarrollo del artículo 13 del Decreto 1397 de 1.996

Decreto 4181 de 2007 Crea la Comisión Intersectorial para el avance de la población afrocolombiana, negra, palenquera y raizal, para hacer recomendaciones tendientes a superar las barreras que impiden su inclusión social, económica y política

Decreto 3770 de 2008 Reglamenta las comisiones consultivas como instancia de concertación y establece requisitos para el registro de consejos y organizaciones comunitarias

Decreto 2500 de 2010 Se reglamenta de manera transitoria la contratación de la administración de la atención educativa por parte de las entidades territoriales certificadas, con los cabildos, autoridades tradicionales indígenas, asociación de autoridades tradicionales indígenas y organizaciones indígenas en el marco del proceso de construcción e implementación del sistema educativo indígena propio SEIP.

Decreto 408 de 2011 Ordena asegurar el acceso y la permanencia de la población víctima del conflicto, a través de medidas como la exención de costos académicos en las instituciones educativas oficiales, la entrega de útiles escolares o uniformes, la contratación del servicio de transporte. Ordena al Programa Nacional de Alfabetización priorizar la atención a población iletrada víctima haciendo uso de los modelos flexibles

Decreto 1075 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Educación Incorpora en su estructura los contenidos del Decreto reglamentario 3011 de 1997, en el capítulo 5, sección 3, Educación para adultos y otros.

Decreto 1421 de 2017 Se reglamenta en el marco de la educación inclusiva la atención educativa a la población con discapacidad. Atención a población adulta con discapacidad.

Directiva ministerial 14 de 2004 Establece orientaciones para la administración de programas de alfabetización y educación básica y media de jóvenes y adultos. En desarrollo de las acciones indispensables para la puesta en marcha de proyectos de Alfabetización y Educación Básica y Media de Jóvenes y Adultos, así como para la continuidad y fortalecimiento de los diferentes programas de educación formal de adultos que se estén implementando en las entidades territoriales, es pertinente brindar algunas orientaciones que permitan actualizar conceptos básicos en esta materia y contar con los instrumentos y los recursos necesarios para su normal funcionamiento

Sentencia T – 546 de 2013 La obligación del Estado de proporcionar educación a todas las personas, conlleva la de establecer un sistema especial de educación para los adultos, el cual debe propender por la adaptabilidad, y responder a la realidad de los adultos como personas que se encuentran activas laboralmente y que, en razón a su actividad, requieren de una flexibilidad especial que posibilite el acceso al sistema educativo, con el fin de que a estas personas, no se les niegue la oportunidad de recibir una formación académica que consulte sus intereses y particularidades, y los prepare para poder acceder a más y a mejores ofertas laborales.

Sentencia T – 755 de 2015 Protección al derecho fundamental de la educación de menor de edad. no es suficiente alegar la difícil situación económica para que una menor de edad se aparte del sistema educativo formal e ingrese al mundo laboral. conforme al principio de corresponsabilidad, es deber de la familia velar por el goce efectivo de su derecho a la educación. se estudia el rol del instituto colombiano de bienestar familiar -ICBF- junto con los programas públicos de atención a niñas y adolescentes en condición de embarazo prematuro.

Sentencia T - 592 de 2015 Modelos de educación para menores de edad. que el Estado hubiese establecido múltiples formatos de educación que se adapten a las variadas necesidades de los diferentes grupos humanos que reclaman dicho servicio, no debe ser entendido como un mecanismo de segregación en la educación, sino más bien, como una forma de dar efectivo alcance a la obligación que contempla la constitución de ofrecer un servicio público sin distingo alguno, y como medio de

garantizar el ejercicio pleno del citado derecho fundamental. por ello, pretender transitar de un modelo educativo a otro, cuando las condiciones exigidas al individuo no se cumplen, en lugar de asegurar su derecho a la educación, desconoce el núcleo esencial del mismo, y se desvirtúa por completo la razón de la especialización o clasificación de los tipos o sistemas educativos según las condiciones y características de sus educandos.

- **NORMATIVIDAD DISTRITAL**

ACUERDO 23 DE 1994 por el cual se crea el Subsistema Distrital de Educación de Jóvenes y Adultos.

Artículo 1º.- Crear el **SUBSISTEMA DISTRITAL DE EDUCACIÓN DE JÓVENES Y ADULTOS** en Santa Fe de Bogotá, D.C., adscrito a la División de Educación de Adultos y Comunitaria de la Secretaría de Educación o a la oficina que haga sus veces.

ACUERDO 149 DE 2005 Por el cual se institucionaliza el Programa de Alfabetización para Adultos en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1- Institucionalizar el Programa de Alfabetización para Adultos en el Distrito Capital, como conjunto de acciones desarrolladas por el sector oficial que conduzcan a erradicar el analfabetismo.

Resolución 2533 de 2005 MEN Por la cual se reorientan los programas de educación de jóvenes y adultos para la población reinsertada y desmovilizada, de conformidad con el Decreto 3011 de 1997.

Artículo 1º. Las Secretarías de Educación de las entidades territoriales certificadas prestarán el servicio educativo a la población adulta reinsertada y desmovilizada, en educación básica y media a través de los programas para adultos de conformidad con lo establecido en el Decreto 3011 de 1997.

Artículo 2º. El programa de educación para la población reinsertada y desmovilizada estará orientado al logro de los fines y objetivos específicos de la educación de adultos; permitiéndole articular e integrar orgánicamente los niveles y modalidades de la educación formal de adultos, superando la tradicional dispersión y aislamiento entre la alfabetización, la educación primaria y el denominado bachillerato nocturno.

Este programa se sustentará en los principios de flexibilidad curricular, adecuación de horarios y calendarios, de desarrollo humano, de autonomía y de pertinencia con las características psicosociales de los adultos y de su entorno cultural, reconociendo saberes previos, prácticas y experiencias, lo que estimula el mayor acceso y culminación de estudios de los sectores marginados y reporta grandes beneficios a esta población

Resolución 2099 de 2013 Secretaría Distrital de Educación, Por la cual se adoptan modelos educativos para garantizar el derecho a la educación en Bogotá D.C. a la población joven y adulta en condiciones de vulnerabilidad

Artículo Primero. Adoptar el uso de modelos pedagógicos flexibles tales como: Escuela Nueva, Aceleración del Aprendizaje, Círculos de Aprendizaje, Telesecundaria, Postprimaria, modelos de media rural, modelos de educación por ciclos para jóvenes y adultos (SAT, SER y CAFAM) ACRECER; INPEC “ENTRE TODOS APRENDEMOS-CANAPRO APRENDEMOS, u otros sistemas tutoriales presenciales, a distancia y virtuales que tengan experiencias exitosas y de reconocida calidad, en los colegios de la jurisdicción de Bogotá D.C. para atender procesos de alfabetización y educación formal para jóvenes y adultos en CLEI como matrícula contratada (..)

Resolución 1293 de 2016 Secretaría Distrital de Educación, Por la cual se establece el proceso de gestión de la cobertura 2016 – 2017 en los niveles de preescolar, básica y media del Sistema Educativo Oficial de Bogotá

Artículo 1º. Objeto y ámbito de aplicación. Establecer, en el marco del Plan Distrital de Desarrollo “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016 - 2019”, el proceso de gestión de la cobertura educativa 2016–2017 en los niveles de preescolar, básica, media y ciclos del Sistema Educativo Oficial de Bogotá, articulando el recurso humano, de infraestructura y las estrategias de cobertura para garantizar la prestación oportuna del servicio educativo en condiciones de equidad, calidad y eficiencia, asegurando el acceso y la permanencia de las niñas, niños, jóvenes y adultos.

Resolución 1738 de 2016 Secretaría Distrital de Educación. Por la cual se implementa el Modelo Educativo Flexible “Grupos Juveniles Creativos” y se reconoce su población beneficiaria a través de los establecimientos educativos focalizados del Distrito Capital.

Decreto 593 de 2017 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría de Educación del Distrito y se dictan otras disposiciones

“implicó la modificación y asignación de funciones en la Dirección de Educación Preescolar y Básica, en la Dirección de Educación Media y en la Dirección de Cobertura, adicionándole responsabilidades a dichas direcciones para la cobertura de la educación en ruralidad y educación para adultos”

Resolución 1760 de 2019 Secretaría Distrital de Educación. Por la cual se establece el proceso de gestión de la cobertura 2019 – 2020 en el Sistema Educativo Oficial de Bogotá

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La educación como derecho fundamental es el punto de partida para la formación de una sociedad en dirección de la construcción de su identidad, de los valores que la soportan, su idea de progreso y por supuesto sus horizontes de desarrollo y futuro. La tarea del Estado y las instituciones públicas a las cuales se les ha endilgado esta responsabilidad es garantizar justamente, el acceso, la cobertura y la calidad de esta.

En Colombia ha existido la necesidad de desarrollar proceso de alfabetización dirigidos al grueso de la población, un recuento de estas experiencias lo encontramos en el siguiente cuadro:

Antecedentes educación de jóvenes y adultos en Colombia²⁶

Antecedente	Descripción
Campañas de alfabetización	Se propusieron como meta erradicar el analfabetismo en las personas mayores de 15 años. Las campañas nacionales de alfabetización <i>Simón Bolívar</i> 1978 y <i>Camina Aprendamos</i> 1982-1986, siguen siendo emblemáticas. Muchas experiencias similares estuvieron a cargo de las gobernaciones a finales del siglo XX.
El bachillerato por radio	Estuvo dirigido por la Fundación Acción Cultural Popular en la década de los ochenta, a través de Radio Sutatenza, y proseguido por Radio Nacional e Inravisión, para brindar a la población campesina la oportunidad de continuar y culminar los estudios de bachillerato.
Los programas de educación no formal	Estuvieron vigentes hasta la reforma impulsada por las leyes 115 de 1994 y 60 de 1993 (actualmente derogada). Se destacaron los programas que ofrecieron los institutos oficiales, entonces conocidos como educación no formal, así como los propuestos por equipos de educación fundamental con programas de capacitación en artes y oficios, que se alternaban con las clases de lectura, escritura y aritmética.
La universalización de la Educación Básica	La política de universalización de la Educación Básica Primaria constituyó un avance destacable en cumplimiento de una de las recomendaciones que se hicieron en la reunión de Jomtiem, 1990. El llamado a Una Educación para Todos ¹ se tradujo en una mayor financiación para garantizar el acceso de todos los niños y niñas a este nivel educativo.
Plan Cuatrienal	Primera iniciativa del MEN por crear un subsistema de educación popular para jóvenes y adultos, inscrita en el plan sectorial conocido como Acción Educativo Cultural, 1986-1990.
Unesco y el movimiento internacional	Unesco promueve la investigación y evaluación de la política educativa para población adulta en los países, además de brindar recomendaciones para mejorarla. Sobresalen las conferencias mundiales conocidas como la Confintea V (Hamburgo, 1997) y la Confintea VI (Brasilia, 2009), que contemplaron los desafíos para reducir la desigualdad, promover la convivencia, la paz y la supervivencia del planeta.
Un nuevo marco normativo y de política	Se inicia propiamente con la nueva Constitución Política de 1991 y prosigue con sucesivas disposiciones de gran incidencia, como la Ley General de Educación y el Decreto 3011 de 1997 derogado y compilado en el Decreto 1075 de 2015.
El Programa Nacional de Alfabetización y Educación de Jóvenes y Adultos	Inicia en 2002 por iniciativa de algunas administraciones regionales, que posteriormente pasan a ser parte del Plan Sectorial de la Revolución Educativa (2002 - 2010), se emplean modelos educativos flexibles para realizar la alfabetización (ciclo 1), asimismo el Gobierno Nacional a través de sus planes de desarrollo Camino a la Prosperidad (2010 - 2014) y Todos por un Nuevo País (2014 - 2018) establecen metas para dar continuidad al proceso de alfabetización en el país.

Fuente: Sarmiento, V. (2006). Informes de gestión Ministerio de Educación Nacional de Colombia, Periodo 2002 - 2010 y 2010 - 2017.

Esta síntesis da cuenta de que el tema de educación en jóvenes y adultos ha sido del interés de los gobiernos nacionales y ha trazado el derrotero para su aplicación en cada uno de los espacios territoriales de nuestro país. La tarea de las instituciones en este caso las distritales es dar cumplimiento y aprovechamiento a este conjunto de directrices para construir planes programas proyectos que respondan a los retos expuestos por estas realidades

Pese a esta función misional de las instituciones, las realidades se presentan desbordantes y sobrepasan las capacidades de gestión y acción de estas. Bogotá es una ciudad que por su condición de capital del país concentra una oferta de bienes y servicios que atrae gran cantidad de población del resto del territorio nacional por esta razón, su gestión de gobierno e instituciones públicas debe

²⁶ Lineamientos generales y orientaciones para la educación formal de personas jóvenes y adultas en Colombia

responder a las necesidades que propios y foráneos le proponen. Una de estas necesidades propuestas por los diferentes grupos poblacionales es la de educación.

La demanda y oferta de cupos en educación de la ciudad de Bogotá tiene un comportamiento fluctuante en cada uno de los niveles de escolaridad (básica, media y vocacional) al mismo tiempo este comportamiento irregular no permite impactar de forma positiva y sostenida en cada administración, índices como el de cobertura y calidad que regularmente marcan tendencias en los informes que sobre este ítem se presentan. Según el informe: Caracterización del Sector Educativo 2018, emitido por la Secretaría de Educación, este es el comportamiento

Demanda educativa del sector oficial por nivel educativo Bogotá D.C. 2014 – 2018

Nivel Educativo	2014	2015	2016	2017	2018
Preescolar	91.911	110.090	110.854	98.689	98.598
Primaria	342.205	363.260	355.169	335.454	325.831
Secundaria	319.579	332.944	317.218	295.217	284.925
Media	121.039	128.610	124.858	116.914	111.979
Aceleración	6.852	9.773	10.714	9.093	8.907
Educación Especial	3.518	3.545	3.270	N.A.	N.A.
Educación Adultos	23.092	35.731	31.419	24.963	26.858
Total	908.196	983.953	953.502	880.330	857.098

Fuente: 2014 - 2015 Sistema de matrícula - SED; 2016 - 2018 SIMAT. Fecha de corte febrero de cada anualidad.

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo Gestión de la información.

Nota: En el nivel de preescolar se incluyen niños(as) de 3 y 4 años del programa de primera infancia.

Este análisis cuadro nos pone en evidencia que los niveles primaria, secundaria y media descendieron considerablemente del 2014 al 2018 en contraste con preescolar, aceleración y adultos que aumentaron su demanda. Estos dos últimos grupos ha venido mostrando un aumento en sus indicadores lo cual nos hace pensar que existe mayor cantidad de residentes en la ciudad que requieren este tipo de servicio educativo y que el existente es insuficiente y, por ende, no está acorde a las expectativas de los comportamientos e incrementos del poblacionales.

El mismo informe revela cifras interesantes del comportamiento de demanda en los mismos niveles y da cuenta de en qué clase de colegios: distritales, administración contratada o matrícula contratada concentran la atención la población de jóvenes y adultos.

Para poder hacer el análisis de resultados es necesario exponerla la oferta en el siguiente cuadro:

Oferta educativa del sector oficial por nivel educativo Bogotá D.C. 2014 - 2018

Nivel Educativo	2014	2015	2016	2017	2018
Preescolar	85.479	93.742	93.276	85.262	86.900
Primaria	363.130	357.008	345.594	338.205	326.726
Secundaria	341.345	329.625	310.169	301.532	288.796
Media	130.952	131.600	126.216	125.054	118.685
Aceleración	7.809	8.362	8.571	8.081	8.222
Educación Especial	2.079	1.794	1.719	N.A.	N.A.
Educación Adultos	33.201	38.202	28.819	28.585	28.847
Total	963.995	960.333	914.364	886.719	858.176

Fuente: 2014 - 2015 Sistema de matrícula - SED; 2016 - 2018 SIMAT. Fecha de corte febrero de cada anualidad.

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo Gestión de la información.

Los programas de educación para niños, niñas y jóvenes en extra edad, en la estrategia de aceleración del aprendizaje son propuestas pedagógicas que buscan acoger a los niños, niñas y jóvenes que, por condiciones sociales, económicas y educativas especialmente difíciles, abandonan el estudio o no han podido acceder a él. La SED, los ubica y acompaña con contenidos y metodologías adecuadas para su situación escolar, para luego integrarlos al sistema regular en condiciones de igualdad y con la posibilidad de continuar y terminar su ciclo educativo. Los grados para este programa son: primeras letras y primaria acelerada, en los que se ofrecieron 8.222 cupos (1,0%). Los cupos oficiales ofertados para este nivel, presentaron un comportamiento variado, registrando al final del quinquenio un incremento interanual promedio de 1,4%.

Por otra parte, la educación para adultos registró incremento en 2015 y 2018 y descensos en 2016 y 2017, con un promedio interanual de decrecimiento de 2,3% en el periodo; no obstante, mantuvo su participación en 3,4% para 2018.

Si bien es cierto el informe presenta las anteriores cifras también nos permite notar que los incrementos en la oferta educativa porcentualmente en primeras letras y primaria acelerada para estudiantes en extra edad no son significativos (1,4%) frente a las necesidades de la realidad educativa bogotana y sucede de igual manera con indicadores del educación para adultos.

Demanda educativa del sector oficial por nivel educativo y clase de colegio Bogotá D.C. 2018

Nivel Educativo	Clase de Colegio			Total
	Distrital	Administración contratada	Matrícula contratada	
Preescolar	94.126	4.370	102	98.598
Primaria	307.899	16.663	1.269	325.831
Secundaria	265.971	12.557	6.397	284.925
Media	102.798	5.108	4.073	111.979
Aceleración	8.887	20	0	8.907
Educación adultos	26.848	10	0	26.858
Total				857.098

Fuente: SIMAT. Fecha de corte 28 de febrero de 2018.

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo Gestión de la información.

Nota: En el nivel de preescolar se incluyen niños(as) de 3 y 4 años para el programa de primera infancia.

Los datos en este informe siguen manifestando la necesidad de ampliar en oferta, por la necesidad expuesta en la demanda, todos los niveles, pero en especial los referidos a aceleración y adultos bajo los cuales se puede garantizar reducción de inequidades dentro de las dinámicas socioculturales en Bogotá. La demanda expresa la necesidad de las comunidades frente a una carencia

Oferta educativa del sector oficial por nivel educativo y clase de colegio Bogotá D.C. 2018

Nivel	Distrital	Administración contratada	Matrícula contratada	Total
Preescolar	85.185	1.616	99	86.900
Primaria	311.886	13.618	1.222	326.726
Secundaria	271.571	10.853	6.372	288.796
Media	109.781	4.847	4.057	118.685
Aceleración	8.222			8.222
Educación Adultos	28.847			28.847
Total	815.492	30.934	11.750	858.176

Fuente: SIMAT. Fecha de corte 28 de febrero de 2018

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo Gestión de la información.

El contraste nos permite ver que en el campo de aceleración aún es necesario trabajar para poder estar acorde con la demanda registrada y superar la brecha de inequidad en acceso en la cual la gestión administrativa no logra satisfacer los intereses de ese sector poblacional. En contraste con ello, la oferta dirigida a adultos supera la demanda y logra estar por encima de las necesidades anteriormente mostradas en la tabla.

Ahora bien, vale la pena revisar los dos siguientes cuadros para lograr contrastar las implicaciones de oferta y demanda de educación en cuanto a lo ítem de interés, recomendado ítem en los niveles posteriores al grado once:

Demanda educativa del sector oficial por grado y clase de colegio Bogotá D.C. 2018

Grado	Clase de Colegio			Total
	Distrital	Administración contratada	Matrícula contratada	
Pre Jardín	9.169	1	1	9.171
Jardín	30.674	134	0	30.808
Transición	54.283	4.235	101	58.619
Primero	61.121	3.149	210	64.480
Segundo	59.063	3.426	310	62.799
Tercero	60.442	3.443	229	64.114
Cuarto	63.005	3.325	226	66.556
Quinto	64.268	3.320	294	67.882
Sexto	77.376	3.570	1.112	82.058
Séptimo	68.636	3.159	1.812	73.607
Octavo	63.333	2.908	1.739	67.980
Noveno	56.626	2.920	1.734	61.280
Décimo	55.019	2.663	1.971	59.653
Once	47.664	2.445	2.102	52.211
Doce	71			71
Trece	44			44
Ciclo 1	676			676
Ciclo 2	1.283			1.283
Ciclo 3	5.967	2		5.969
Ciclo 4	8.301	2		8.303
Ciclo 5	8.013	4		8.017
Ciclo 6	2.608	2		2.610
Aceleración	8.887	20		8.907
Total	806.529	38.728	11.841	857.098

Fuente: SIMAT. Fecha de corte 28 de febrero de 2018.

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo gestión de la información.

Nota: En el nivel de preescolar se incluyen niños(as) de 3 y 4 años para el programa de primera infancia.

A continuación, un punto interesante para este contraste sobre demanda y oferta en el campo de aceleración que requiere ser trabajado a fondo por la administración distrital en el interés de reducir brechas.

Oferta educativa del sector oficial por grado y clase de colegio Bogotá D.C. 2018

Grado	Clase de Colegio			Total
	Distrital	Administración contratada	Matrícula contratada	
Pre Jardín	9.659		1	9.660
Jardín	25.703			25.703
Transición	49.823	1.616	98	51.537
Primero	60.636	2.389	203	63.228
Segundo	60.473	2.878	304	63.655
Tercero	61.762	2.840	223	64.825
Cuarto	63.876	2.738	203	66.817
Quinto	65.139	2.773	289	68.201
Sexto	75.930	2.785	1.094	79.809
Séptimo	69.832	2.780	1.806	74.418
Octavo	65.721	2.570	1.740	70.031
Noveno	60.088	2.718	1.732	64.538
Décimo	57.609	2.473	1.964	62.046
Once	51.970	2.374	2.093	56.437
Doce	112			112
Trece	90			90
Ciclo 1	1.180			1.180
Ciclo 2	1.742			1.742
Ciclo 3	5.796			5.796
Ciclo 4	7.862			7.862
Ciclo 5	7.951			7.951
Ciclo 6	4.316			4.316
Aceleración	8.222			8.222
Total	815.492	30.934	11.750	858.176

Fuente: SIMAT. Fecha de corte febrero de cada anualidad.

Elaboración y cálculos: Oficina Asesora de Planeación - Grupo Gestión de la información.

En concordancia con los anteriores análisis la oferta en aceleración sigue careciendo de espacios y de indicadores que permitan a la ciudad tener un balance positivo en esta materia. Solo en estas seis imágenes anteriormente expuestas se hace evidente la necesidad de seguir trabajando por la garantía del goce pleno y efectivo del derecho a la educación de todos los bogotanos.

Finalmente citar que El Ministerio de Educación financiará los proyectos de alfabetización para mayores de 15 años, presentados por 21 Entidades Territoriales Certificadas en convocatoria hecha recientemente. Según el MEN: con estos proyectos se garantizará la formación de 18.100 jóvenes, adultos y adultos mayores en el Ciclo Lectivo Especial Integrado (CLEI)²⁷

²⁷ Con una inversión de 12.900 millones de pesos, el Ministerio de Educación financiará los proyectos de alfabetización para mayores de 15 años presentados por 21 Entidades Territoriales en la pasada Convocatoria CLEI1.

De igual manera el MEN manifestó que los niveles de analfabetismo pese a haber bajado se concentran más en las áreas rurales: “los esfuerzos que ha hecho Colombia para disminuir la tasa de analfabetismo arrojan sustanciales resultados, al pasar de 27,1 por ciento en 1964 a 5,24 en 2017, es decir, una reducción de 21,86 puntos porcentuales en ese lapso”

Esta tarea de trabajar por reducir los niveles de analfabetismo irán en concordancia con los ODS y en dirección de la construcción del Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI.

III. MARCO JURÍDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

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

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

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.

IV. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes

Los proyectos, financiados con recursos de la Nación, beneficiarán a 18.100 jóvenes, adultos y adultos mayores y contribuirán a reducir la tasa de analfabetismo al 4,18% en 2022 como lo ha propuesto el gobierno del presidente Iván Duque.

Como se recordará, el pasado 17 de abril de 2020, mediante la Resolución 6069, el Ministerio de Educación abrió la Convocatoria CLEI1 para invitar a las Entidades Territoriales Certificadas, en alianza con las Instituciones de Educación Superior, a postular proyectos regionales para fortalecer la prestación del servicio educativo del Ciclo Lectivo Especial Integrado CLEI1 - Alfabetización, dirigida a la población mayor de 15 años de edad.

De esta manera el presente proyecto de acuerdo se encuentra amparado dentro del siguiente programa propuesto en el Plan de Desarrollo 2020-2024

Artículo 10. Contribución de los cinco propósitos y treinta logros de ciudad al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible –ODS-. Este plan de desarrollo plantea las acciones necesarias para acelerar el cumplimiento de los 17 ODS. En tal sentido, cada propósito estratégico contiene acciones orientadas a sumar a dichos objetivos globales.

- El propósito 1, Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política, contribuye al logro de los ODS 1, 2, 3, 4 y 5 relacionados con pobreza, hambre, educación, salud e igualdad de género, respectivamente, los cuales buscan de manera articulada poner fin a la pobreza y el hambre y garantizar un ambiente sano, digno y en equidad.

Capítulo II. PROGRAMAS Y METAS DEL CUATRIENIO DEL PLAN DE DESARROLLO

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

- Programa estratégico 1. Oportunidad de educación, salud y cultura para mujeres, jóvenes, niños, niñas y adolescentes. Indicadores 2, 3,4 y 5

Propósito N 13: Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.

Programa Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis en educación rural

- Meta sectorial N 59 Promover el acceso y permanencia escolar con gratuidad en los colegios públicos, ampliando al 98% la asistencia escolar en la ciudad, mejorando las oportunidades educativas entre zonas (rural-urbana), localidades y poblaciones (discapacidad, grupos étnicos, víctimas, población migrante, en condición de pobreza y de especial protección constitucional, entre otros), vinculando la población desescolarizada, implementando acciones afirmativas hacia los más vulnerables (kits escolares, uniformes, estrategias educativas flexibles y atención diferencial, entre otras) y mitigando los efectos de la pandemia causada por el COVID-19

V. TÍTULO – ATRIBUCIONES – CONSIDERANDOS

PROYECTO DE ACUERDO No. 191 DE 2021**PRIMER DEBATE**

“POR CUAL SE FORTALECEN LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE ATIENDEN EL DÉFICIT DE ALFABETIZACIÓN EN ADULTOS Y JOVENES EN CONDICIÓN DE VULNERABILIDAD, VINCULANDO DISEÑOS METODOLÓGICOS FLEXIBLES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.

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

VI. ARTICULADO

ARTICULO 1. La Secretaría de Educación Distrital, propenderá por la ampliación de la oferta en programas educativos de alfabetización dirigidos a adultos y jóvenes en condición de vulnerabilidad.

PARAGRAFO 1: La Secretaría de Educación Distrital, diseñara una ruta de vinculación rápida que permita que jóvenes y adultos accedan a este tipo de formación de manera eficaz y eficiente

PARAGRAFO 2: La Secretaría de Educación Distrital, promoverá convocatorias para resaltar experiencias exitosas en metodologías flexibles dirigidas a jóvenes y adultos en procesos de desescolarización.

ARTICULO 2. La Secretaría de Educación Distrital, en conjunto con otros sectores que concurren por competencia, establecerá rutas de formación técnica y profesional que respondan a las necesidades de la población adulta y jóvenes en proceso de desescolarización

PARAGRAFO: En coordinación con los sectores competentes, la Secretaria de Educación Distrital, promoverá la creación de becas o programas de alfabetización de oferta gratuita dirigidos a jóvenes y adultos en condición de vulnerabilidad.

ARTICULO 3. La Secretaría de Educación Distrital, en coordinación con el Instituto para la Economía Social IPES, promoverá convenios para la generación de programas de formación y emprendimiento dirigido a adultos y jóvenes en proceso de exclusión.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

H.C. JULIÁN ESPINOSA ORTÍZ.

Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde