



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

AÑO II N°. 3154 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO MAYO 11 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 250 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ ”	4964
PROYECTO DE ACUERDO N° 251 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”	4982
PROYECTO DE ACUERDO N° 252 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”	5009

PROYECTO DE ACUERDO No. 250 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

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

Por medio del cual se regula el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de movilidad sostenible en la ciudad de Bogotá.	Proyecto de Acuerdo 384 de 2020	HC Diana Marcela Diago Guaqueta	Sorteado el 24 de julio del 2020- Ponencias Positivas. Archivado
--	---------------------------------	---------------------------------	---

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

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

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

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

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

Una ciudad tan grande y populosa como lo es Bogotá, demanda soluciones de transporte cómodas, económicas y accesibles para toda la ciudadanía, por lo cual no se puede impedir el desarrollo de ideas y emprendimientos como el que comprende el préstamo de patinetas eléctricas. Sin embargo, es necesario regular y establecer límites sanos al uso de estos novedosos medios de transporte, ya que siguen existiendo riesgos relacionados con su aprovechamiento, lo cual hace urgente expedir

una regulación clara y comprensiva que contenga los derechos y deberes que deben acatar los usuarios y los proveedores de servicios, con el fin de evitar situaciones peligrosas y el mal uso del espacio público.

4. CONTEXTO LOCAL

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

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

Las circulares y resoluciones que se han emitido con relación a las patinetas eléctricas no han sido suficientes para que los prestadores del servicio y los usuarios se sientan obligados a cumplir con las medidas de seguridad y buen uso de las mismas. Adicionalmente, expedir una normatividad con el rango de acuerdo convertiría a Bogotá en ciudad pionera en regulación de patinetas eléctricas y dispositivos de movilidad similares.

5. CONTEXTO NACIONAL

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

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

6. CONTEXTO INTERNACIONAL

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

Aquí mencionaremos algunos casos:

→ Estado de Nueva York, Estados Unidos: Un proyecto de acuerdo para legalizar las patinetas y bicicletas eléctricas en todo el estado de Nueva York, fue vetado por parte del Gobernador Andrew Cuomo, quien evidenció debilidad en las medidas de seguridad que pretendía implementar el mencionado proyecto, pues hacía falta la obligación de portar casco al conducir estos artefactos, entre otras medidas que consideró indispensables, razón por la cual prometió presentar una nueva reglamentación el próximo 8 de enero de 2020 (Bloomberg, 2019).

→ Miami, Estados Unidos: La Ciudad de Miami autorizó un programa piloto de seis meses de alquiler de scooters motorizados en el que 6 empresas están participando con un mínimo de 50 scooters hasta completar un máximo de 100, aumentando el número en un 25% mensual si las tasas de uso indican suficiente demanda (más de 3 paseos por día por patineta) o disminuir la oferta si las tasas de uso descienden (menos de 2 paseos por patineta por día). Si las empresas prestadoras no se aseguran de solucionar inconvenientes tales como patinetas parqueadas bloqueando las vías o respondiendo de forma expedita a las quejas de los usuarios, la participación en el programa puede ser restringida o revocada definitivamente (Gobierno de Miami, 2019).

→ Singapur, Singapur: El 3 de noviembre de 2019, Singapur prohibió el uso de patinetas eléctricas en vías peatonales luego de haber aumentado las lesiones y las muertes producto de los accidentes entre usuarios de patinetas y peatones. El gobierno de la ciudad decidió imponer multas de 1464 USD o cárcel por 3 meses (o ambas) a los conductores que se encuentre ocupando las vías peatonales. Entre otras medidas, el gobierno se ha propuesto ampliar la red de ciclorutas a 750 kilómetros para el año 2025; dispuso obligaciones a los propietarios de éstos medios en términos de seguridad y está ofreciendo incentivos a quienes desechen patinetas que no cumplan los requisitos de seguridad; adicionalmente multará a los vendedores con hasta 5000 usd o pena de cárcel por 3 meses (o ambas) si distribuyen patinetas no certificadas; finalment, Singapur no aceptará nuevas aplicaciones de empresas que presten el servicio de alquiler de patinetas (Bloomberg, 2019).

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

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

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

7. SOPORTE JURÍDICO Y ANTECEDENTES NORMATIVOS

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

- ❖ Constitución Política de Colombia, artículos 24, 63, 82, 102, 313 y 315.
- ❖ Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, artículos 76 y 94.
- ❖ Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, artículos 141, 142 y 143.
- ❖ Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones".
- ❖ Decreto 1504 de 1998, Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.
- ❖ Decreto 456 de 2013 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá.
- ❖ Circular 006 de 2018 de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, que contiene "Recomendaciones de tránsito para vehículos tipo patineta con o sin motor".
- ❖ Resolución N° 209 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas".

8. EL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD

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

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

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

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

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

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

“5.1. El artículo 24 de la Constitución establece que “todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.” Sobre este mandato constitucional, la jurisprudencia de esta Corte ha señalado[27] que la libertad de locomoción es un derecho que comprende por lo menos en su sentido más elemental, “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. [28]

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

En segundo lugar, establece de forma expresa que la libertad de locomoción tiene sus limitaciones en la ley. En efecto, el legislador puede legítimamente imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables[30]. En este sentido, la jurisprudencia constitucional ha indicado[31] que por la naturaleza de la libertad de locomoción, las

mínimas medidas de afectación como la sola circunstancia del cierre de una vía “implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, y que tal situación sólo es admisible si existe una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello”.[32]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. COMPETENCIA DEL CONCEJO

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

Constitución Política de Colombia:

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

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

Decreto Ley 1421 de 1993:

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

10. IMPACTO FISCAL

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

11. CONCLUSIONES

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

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

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

Finalmente, no sobra mencionar el impacto positivo de estos medios de transporte en la calidad del aire y del medio ambiente en general. Uno de los retos principales que enfrentan en movilidad en las

grandes ciudades es desincentivar el uso de vehículos que utilicen combustibles fósiles, estos nuevos medios son una alternativa fácil y atractiva para quienes realizan trayectos cortos en carro y para quienes utilizan de más de un modo de transporte para llegar a sus lugares de destino. Bogotá necesita comprometerse con la movilidad sostenible y con la seguridad vial. Un gran paso para hacerlo sería regular el transporte en patinetas eléctricas y medios similares.

Atentamente,

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá
Partido Centro Democrático

PROYECTO DE ACUERDO No. 250 DE 2021

PRIMER DEBATE

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

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

Artículo 2: Definiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. Tener a disposición de los usuarios de las patinetas y/o medios de transporte similares: Freno, timbre, luz blanca delantera, luz roja trasera, pie de apoyo, dispositivo para su geolocalización (GPS) y número único de identificación visible.

- b. Colaborar con la disposición de cajones o parqueaderos para las patinetas y medios de transporte similares cumpliendo con características técnicas definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- c. Compartir la información y los datos recolectados con la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de aportar a la construcción de políticas públicas acertadas y contribuir a la política de datos abiertos.
- d. Cumplir con el horario permitido para el alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de patinetas, desde las 5:00hs hasta las 22:00hs.
- e. Incentivar en la obligatoriedad del uso del casco.
- f. Asegurarse de tener todas las patinetas y medios similares en óptimas condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios.
- g. Retirar del espacio público aquellas patinetas y medios similares que no estén en óptimas condiciones o que por alguna razón estén fuera de servicio.
- h. Tener pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra los accidentes de los usuarios y de terceros que se vean afectados en su integridad por usuarios o por la indebida disposición de las patinetas en el espacio público.
- i. Respetar la delimitación cartográfica del espacio público que se les ha autorizado aprovechar, garantizando la protección de los componentes o bienes que lo conforman.
- j. Retirar del espacio público las patinetas y medios similares que no se encuentre debidamente estacionados en los lugares dispuestos para ello, tales como buzones y parqueaderos, con el fin de reubicarlos donde corresponda.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Presidente del Concejo

Secretaría General

Alcalde Mayor

BIBLIOGRAFÍA

1. Resultados Encuesta de Movilidad 2019.
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/20-12-2019/resultados_preliminares_encuestamovilidad_2019-20191220.pdf
2. El boom de las patinetas eléctricas: ¿una tendencia peligrosa?, Semana, 2019.
<https://www.semana.com/vida-moderna/articulo/las-patinetas-electricas-una-tendenciapeligrosa/624283>
3. Pierre Guislain, World Bank, 2016. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidadsostenible-es-el-nuevo-imperativo>
4. Circular 201960000131 de 2019, Alcaldía de Medellín.
<https://www.medellin.gov.co/movilidad/images/documentos/Circular-de-Patinetas-e.pdf>.
5. New York governor vetoes bill legalizing electric bikes and scooters, Bloomberg, 2019.
<https://www.washingtontimes.com/news/2019/dec/27/new-york-governor-vetoes-billlegalizing-electric/>
6. Miami Scooter Pilot Program, Gobierno de Miami, 2019.
<https://www.miamigov.com/Services/Transportation/Miami-Scooter-Pilot-Program>
7. Singapore Bans E-Scooters From Sidewalks After Injury Spike, Bloomberg, 2019.
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-11-04/singapore-to-ban-e-scooter-useon-sidewalks-amid-injury-spike>
8. New regulations for shared electric scooter companies in Tel Aviv, Travel Daily News, 2019.
<https://www.traveldailynews.com/post/new-regulations-for-shared-electric-scootercompanies-in-tel-aviv>
9. La movilidad sostenible es el nuevo imperativo, Pierre Guislain, Banco Mundial, 2019.
<https://blogs.worldbank.org/es/voices/la-movilidad-sostenible-es-el-nuevo-imperativo>
10. Resolución 209 de 2019 "Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas", Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-05-29/RESOLUCION%20209%20DE%202019.pdf>
11. Circular 006 de 2018, Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. <http://www.lexbasesa.com/FrontPageLex/libreria/cl0003/2-20468-recomendaciones-yrestricciones-para-el-uso-de-patinetas-patinetas.htm>
12. Resolución 160 de 2017 "Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones", Ministerio de Transporte.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68085&dt=S>

13. Cómo ser un buen ciclista en Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/como-ser-un-buen-ciclista-en-bogota>
14. ¿Qué va a pasar con las más de 8.000 patinetas eléctricas en Bogotá?, RCN, 2019. <https://www.rcnradio.com/bogota/que-va-pasar-con-las-mas-de-8000-patinetaselectricas-en-bogota>
15. Sentencia T-257 de 2017, Corte Constitucional, consultada en <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/t-257-17.htm>
16. Sentencia C-361 de 2016, Corte Constitucional, consultado en <https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2016/C-361-16.htm>.
17. Fallo 2486 de 2011, Consejo de Estado, consultado en <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=42011>

PROYECTO DE ACUERDO No. 251 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos con el fin de ampliar la póliza de responsabilidad civil extracontractual a los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A., que sean víctimas de conductas punibles al interior del sistema.

Con estas medidas se busca garantizar a los usuarios el resarcimiento de los daños sufridos al interior de este.

2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Este proyecto se presenta a discusión del Concejo por primera vez, no existen antecedentes de otros proyectos relacionados con esta materia.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO

Los lineamientos que pretende implementar el presente Proyecto de Acuerdo surgen por las siguientes razones:

3.1. Percepción de Inseguridad al interior del Sistema

Transmilenio es un símbolo de Bogotá, su llegada a la ciudad en el arranque de este milenio marcó un antes y un después en la manera en la que millones de bogotanos se movilizan y relacionan con la ciudad. También se convirtió en un referente de Bogotá.

Sus cifras evidencian su importancia estratégica para el funcionamiento de la ciudad. Por ejemplo, de acuerdo con las cifras entregadas por la empresa de Transmilenio, moviliza a 2,3 millones de pasajeros diarios que han pagado su entrada al sistema. A esto se le puede sumar un 15,36 por ciento de colados según el cálculo de un estudio contratado por Transmilenio con la Universidad Nacional de Colombia, para un total de 2,65 millones de pasajeros diarios. Ahora bien, la nueva normalidad, debido a la pandemia, durante agosto de este año puesto que no hubo universidades ni colegios abiertos, y algunos sectores tenían restricciones a la movilidad, se contaron 17,72 millones de usuarios. No obstante, es un número muy inferior a los 61,65 millones de usuarios del mismo mes del 2019.

Por otra parte, la gran demanda de usuarios, han manifestado su insatisfacción con el servicio brindado por la empresa, así:

- La encuesta de percepción ciudadana del 2019 de Bogotá Cómo Vamos mostró que apenas un 23 por ciento de los usuarios de Transmilenio se sentían satisfechos con el servicio de este sistema de transporte público (Bogotá Como Vamos, 2019).
- La encuesta de convivencia y seguridad ciudadana (2019), para el total nacional, a la pregunta sobre si las personas de 15 años y más se sienten seguras o inseguras en diferentes lugares públicos, se observó que la vía pública es el lugar en el que más personas manifestaron sentirse inseguras con 48,0%, seguido por el transporte público (incluyendo paraderos y estaciones) con 42,9% (DANE, 2019).
- La encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá - Segundo semestre de 2019 de la Cámara de Comercio de Bogotá, evidencia que hay un aumento significativo (7 puntos porcentuales) en la percepción de inseguridad en las calles, el cual pasó de un 28 % al 35

%. Y 8 de cada 10 encuestados consideran que Transmilenio resulta ser inseguro y muy inseguro, nivel que se mantiene con respecto a las mediciones anteriores (CCB, 2019).

3.1.2. Hurto de Celulares al Interior del Sistema

Es una de las mayores problemáticas que afecta a los usuarios del sistema, así lo reflejan las diferentes encuestas señaladas en el punto anterior y las cifras reportadas por las entidades y abordadas por los medios de comunicación. Según una nota periodística de Felipe García Altamar y publicada por el periódico El Espectador en enero de 2020, evidencia las siguientes cifras del año 2019, las cuales resultaron preocupantes:

- *“En 2019 aumentaron en más de 6.000 las denuncias por atracos en estaciones y buses del sistema.*
- *Las estadísticas delictivas que recoge el SIEDCO (Sistema de Información Estadístico, Delincuencial Contravencional y Operativo) de la Policía y la Secretaría de Seguridad revelan que en 2019 se registraron 22.106 hurtos en el sistema. De ese total, 10.556 personas denunciaron hurtos en las estaciones y otros 11.550 usuarios fueron víctimas del delito en articulados y alimentadores del sistema. La cifra es alarmante si se tiene en cuenta que en 2018 el total de hurtos fue de 15.558 (7.952 en buses y 7.606 en estaciones), y mucho mayor que los números de 2017 hacia atrás, debido a la integración de varias bases de información para consolidar los registros.*
- *De acuerdo con las cifras del SIEDCO, el momento más peligroso de TM es un martes, a las 7:00 a.m., en la estación de la Av. Jiménez, tres ítems que se destacan del inquietante reporte del año anterior.*
- *La céntrica estación de Av. Jiménez se reportaron 397 hurtos durante 2019, solo teniendo en cuenta la parte de la estación que está sobre la calle 13. Si se suman los hurtos denunciados en la parada que se ubica en la Av. Caracas, serían en total 528 casos, casi el doble que en 2018 cuando en ambos puntos de la estación se registraron 288 robos.*

- *La Calle 100, una de las más aglomeradas del sistema, es la segunda más apetecida por los ladrones: allí se reportaron 353 hurtos. Luego aparece el Portal del Norte, que en 2018 fue la estación donde más hurtos se registraron (257); y en 2019, a pesar de que dejó de liderar el ránking de puntos peligrosos de TM, registró 339 robos. El top cinco lo completan los dos componentes de la estación Ricaurte, otra que siempre se ve colmada en horas pico. En la parte de la estación ubicada sobre la calle 13 se reportaron 307 asaltos, mientras que en la que está por la carrera 30 hubo 299.*
- *Las siguientes estaciones en el deshonroso escalafón de 2019 son Universidades (263 hurtos); Banderas (251); Calle 45 (242); Portal del Sur (208); Portal de Usme (199); Alcalá (192); Calle 63 (185); Calle 72 y Portal de la 80 (183), y Calle 76 (180).*
- *No es casual que las estaciones que aparecen en el top 25 de las más peligrosas sean, a su vez, las más hacinadas. Si las cifras de cantidad de hurtos se cruzan con las de las horas preferidas por los atracadores (de 6:00 a 8:00 a.m. y de 6:00 p.m. a 7:00 p.m.) y las de armas empleadas en los robos (en el 39 % de los casos no se emplearon armas), se tiene que la inseguridad en buses y estaciones guarda estrecha relación con las aglomeraciones, y que los robos por lo general se producen mediante cosquilleo o raponazo.*
- *En la hora más crítica del sistema, las 7:00 a.m., se registraron 1.368 hurtos, mientras que a las 6:00 a.m. se reportaron 1.168. El drama en la hora pico de la tarde empieza a las 6:00 p.m., la hora más peligrosa de la noche, pues en 2019 se denunciaron 1.019 atracos en estaciones. Incluso, las estadísticas revelan que los días más peligrosos en TM son los martes, cuando hubo 1.984 robos, y le siguen los viernes (1.977), los miércoles (1.788), los jueves (1.825) y los lunes (1.482). Durante los fines de semana del año anterior se registraron 1578 asaltos (1.122 los sábados y 456 los domingos).*
- *El tipo de armas que se utilizan durante los hurtos, pues 8.633 robos se hicieron mediante factor de oportunidad o cosquilleo. Otros 1.822, en cambio, se realizaron con armas*

blancas u otros objetos cortopunzantes. Por último, 105 casos fueron aún más graves pues hubo intimidación con armas de fuego.

- *En los buses la situación no es muy distinta y los hurtos también se dispararon. Mientras en 2018 se denunciaron 7.952 atracos, la cifra en 2019 se elevó a 11.550. En este apartado se repite la particularidad de que la mayoría de los hurtos se registran en la hora pico de la mañana (3.155 casos) y sin empleo de armas (9.260 denuncias). Sin embargo, es más fuerte el uso de armas, pues se registraron 2.099 con objetos cortopunzantes y 140 con armas de fuego. (Altamar, 2020)”*

El panorama en el año 2020 ha cambiado y han disminuido cifras en delitos de alto impacto, pero hay que tener en cuenta que es gracias a las cuarentenas estrictas, cuarentenas parcializadas, el aumento del teletrabajo y otros factores han ayudado de cierto modo a un cambio de panorama de seguridad al interior de los buses, estaciones y portales del sistema. Pero con el desmonte gradual de estas medidas las cifras han vuelto a tender al alza y con mayor gravedad.

3.1.3. Estaciones más Inseguras del Sistema

Una nota periodística publicada por RCN radio, y desarrollada por el periodista Miguel Ángel Valencia, destaca que la sensación de inseguridad en Bogotá sigue en aumento (Valencia, 2020). Subraya el periodista que durante 2020 se han registrado más de 11.000 hurtos en las estaciones y buses del sistema masivo de transporte de la capital. Donde el ‘cosquilleo’ es la modalidad de robo más utilizada, seguida del atraco y el ‘raponazo’.

Por otro lado, informa que al día se registran 40 víctimas de robo y cada 30 minutos se produce un hecho de inseguridad. Por eso, muchos hoy se preguntan cuáles son las estaciones más inseguras del sistema.

Top 10 de estaciones con más denuncias en Bogotá son las siguientes:

- Avenida Jiménez
- Calle 13
- Calle 100

- Avenida Chile
- Portal del Norte
- Avenida Jiménez (Troncal Caracas)
- Ricaurte (Calle 13)
- Universidades
- Comuneros
- Guatoque Veraguas
- Ricaurte (Carrera 30)

3.2 PÓLIZAS DE SEGURO PARA LOS USUARIOS DEL SISTEMA

De acuerdo con lo señalado en la Ley, es deber del Distrito brindarles seguridad a los usuarios así lo contempla el contrato de transporte.

En un primer momento debemos examinar la definición de contrato de transporte descrita en el artículo 981 del código de comercio el cual señala que:

“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.” (Cursiva y negrilla nuestra)

Ahora bien, teniendo clara la definición de contrato de transporte, resulta necesario abordar las obligaciones impuestas por las partes por la Ley.

- **“ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>.** *El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás*

normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

1) En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y

2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.”

(Cursiva y negrilla nuestra)

- ***“ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.”*** *(Cursiva y negrilla nuestra)*

Bien lo señala la Ley en el artículo anteriormente citado, en el numeral segundo donde estipula que se debe transportar a las personas *sanas y salvas a su lugar de destino*, es por esto por lo que, la misma Ley permite a las partes la adquisición de una póliza con el fin de resarcir los daños ocasionados al momento de la ejecución del contrato. Como lo señala el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 994. <EXIGENCIA DE TOMAR SEGURO>. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá **tomar por cuenta propia** o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, **un seguro que cubra a las personas** y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

(...).” *(Cursiva y negrilla nuestra)*

Por lo anterior, resulta pertinente tener presente para comprender de manera integra el proyecto de acuerdo la siguiente definición del seguro de responsabilidad como la define el código de comercio en su artículo 1127

“El seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual, en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado. Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, al igual que la culpa grave, con la restricción indicada en el artículo 1055.” (Cursiva nuestra)

Como lo señala la Ley este seguro busca indemnizar los perjuicios patrimoniales que se le cause a un asegurado, y la empresa de Transmilenio no es ajena a que sus usuarios sufran perjuicios en su patrimonio como se ha expuesto en los puntos anteriores.

3.2.1 Concepto de Póliza de Seguro

La definición genérica de póliza de seguro ha sido establecida como un contrato entre un asegurado y una compañía de seguros, que establece los derechos y obligaciones de ambas partes, en relación con el seguro contratado (Consortio Seguros).

En la actualidad existe una gama muy amplia de riesgos a asegurar, por lo tanto, hay que tener conocimiento de manera detallada de las características del producto, de modo de determinar con precisión los riesgos cubiertos y las exclusiones existentes. Una vez aceptada la propuesta, se emite la póliza propiamente tal.

3.2.2 Definición jurisprudencial y alcance de Contrato de Seguro

La Sentencia T- 071 de 2017 señala que:

“El contrato de seguro consiste en una estipulación contractual, donde una persona llamada tomador se obliga al pago de una suma de dinero en forma de otra persona

llamada asegurador, con el propósito de generar un ahorro que pueda servir para hacer frente a los daños causados por un riesgo determinado por ambos. De esta manera, se observa que esta modalidad contractual encuentra su piedra angular sobre la base de la inseguridad que produce un hecho futuro e incierto que tiene la virtualidad de generar una afectación ostensible sobre las capacidades y el patrimonio del interesado” (Cursiva y negrilla fuera del texto original)

3.2.3 Programa de Seguros de Transmilenio S.A

El informe de gestión del año 2019 publicado en la página de la entidad. La empresa de transporte del tercer milenio TRANSMILENIO S.A. destaca un programa de seguros en el cual expone las siguientes pólizas de cobertura que tienen:

- Manejo comercial
- Manejo Bancario
- Automóviles
- Soat
- Responsabilidad Civil Extracontractual
- Responsabilidad Civil Servidores Públicos
- Todo Riesgo Daños Materiales.

Además, tiene 2 pólizas compartidas con el IDU, en las cuales el pago de las primas es conjunto y éstas amparan la infraestructura del Sistema (estaciones y Portales): Póliza Todo Riesgo Obras Terminadas y Responsabilidad Civil Extracontractual: que ampara los accidentes ocurridos a los usuarios del Sistema dentro de las estaciones y Portales.

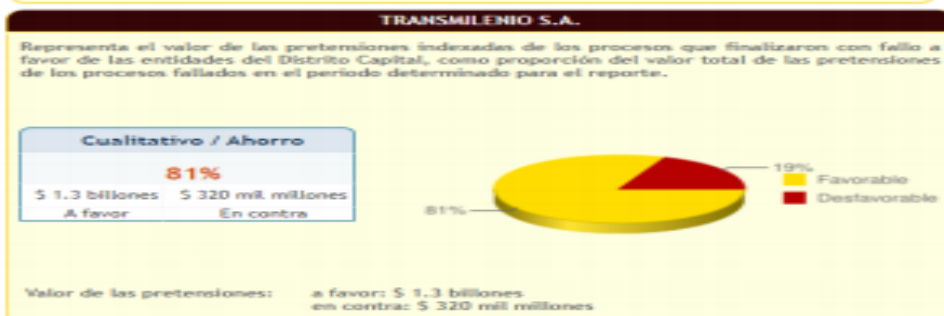
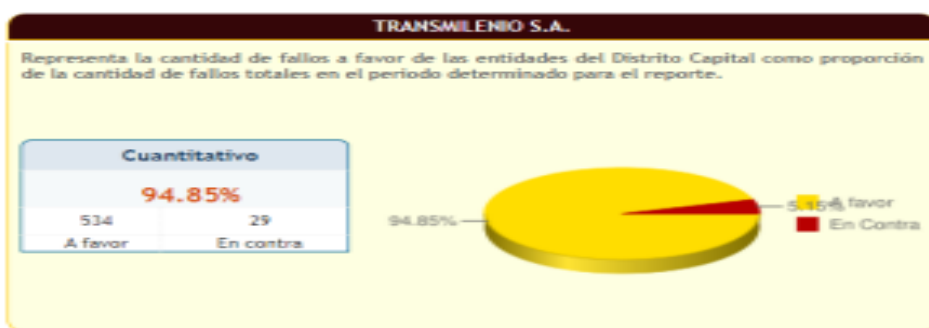
Cifras reportadas por la entidad señalan que en el periodo 2014-2019 se ha obtenido indemnización por parte de las compañías de seguros en las diferentes pólizas 1.073 siniestros y el valor indemnizado es \$8.435.985.045. Debido a la siniestralidad presentada en las pólizas de Todo Riesgo Daños Materiales y Responsabilidad Civil Servidores públicos.

3.2.4 Riesgos jurídicos evidenciados por Transmilenio S.A.

La empresa de transporte del tercer milenio – Transmilenio S.A., reportó información sobre el desarrollo de su estrategia de Defensa Judicial a corte de 07-10-2019, destacando los siguientes aspectos:

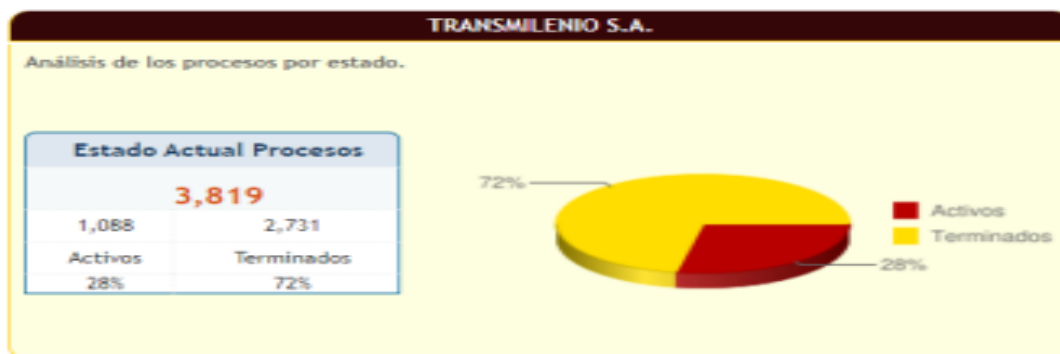
A. Resultados en la defensa judicial de Transmilenio S.A.

Éxito procesal cuantitativo y Éxito Procesal cualitativo

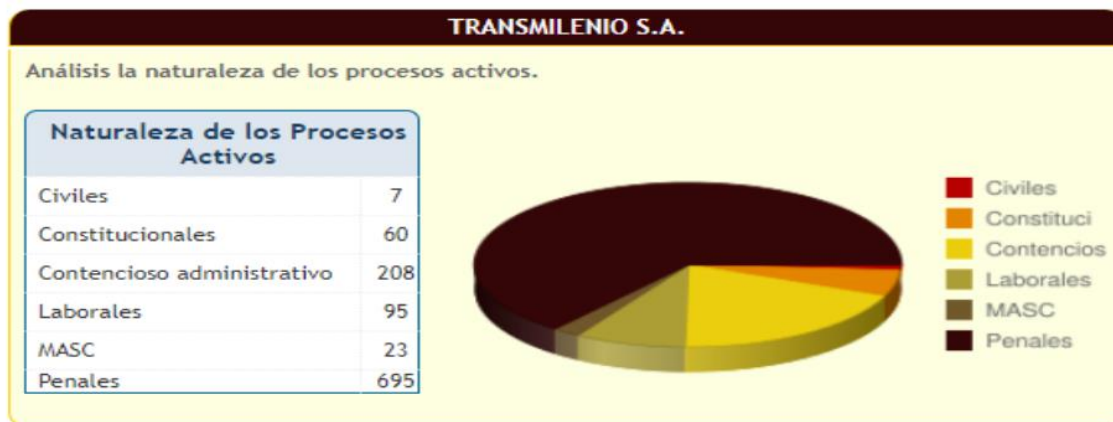


Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ

Análisis procesos judiciales por estado



Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ



Fuente: Sistema de Información de Procesos Judiciales de Bogotá D.C. - SIPROJ

B. Retos evidenciados por Transmilenio S.A.

El informe de gestión 2019 evidencia y señala una serie de retos para afrontar desde las diferentes áreas de litigio de la entidad, de la siguiente manera:

a. En los procesos penales:

- La demora en los procesos judiciales, desde su radicación y todo el proceso, lo que retarda la evacuación de los mismos y la rápida obtención de garantías para la víctima (TRANSMILENIO S.A.).
- La descoordinación entre la Fiscalía General de la Nación y los organismos de Policía Judicial, lo que atrasa el desarrollo del plan metodológico de la investigación en desmedro de TRANSMILENIO S.A.
- La provisión de recursos y tecnología para obtener pruebas, en los casos de agresiones contra la infraestructura o usuarios (cámaras de video en todas las estaciones y portales), lo que genera impunidad.

C. Alertas generadas por Transmilenio S.A.

a. Procesos Contencioso Administrativo:

- Incremento de conciliaciones extrajudiciales, arbitramentos, tutelas, demandas contenciosas por:
 1. Liquidación de contratos de concesión.

2. Salida de operación del SITP Provisional.
3. Operación de nuevas concesiones.
4. Retraso en expansión del Sistema Transmilenio (infraestructura y Flota).

5. Sobrecupo e inseguridad en el Sistema.

6. Liquidación de sociedades concesionarias de operación y recaudo.

- **Existencia de algunas sentencias que han decretado responsabilidad solidaria por accidentalidad de vehículos de los concesionarios.**

Procesos penales:

- La información de la ciudadanía en los casos de corrupción.
- Los ataques sistemáticos a la infraestructura del sistema.
- **Incremento de denuncias penales contra la Entidad por inseguridad y punibles de hurto, lesiones personales y otros dentro del sistema**
- Sobrecupo en estaciones y buses por retrasos en ejecución del Plan de Expansión del Sistema, troncal, zonal e Implementación de flota.
- **Inseguridad en el Sistema por sobrecupo y por necesidad de mayor presencia policial en estaciones y portales.**
- Evasión (Colados en buses, estaciones y portales).
- Cumplimiento de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 porcentaje superior al 80% de accesibilidad al sistema para personas con discapacidad para el 2023.
- Falta de cámaras e informadores visuales en todos los portales y estaciones del Sistema Transmilenio.

Los mencionados resultados, retos y alertas generados por la entidad resultan relevantes al momento de abordar el presente proyecto de acuerdo. Pues la constitución de una póliza de seguros que ampare la integridad física de los usuarios y sus elementos personales ayudarían a disminuir el daño antijurídico de la entidad y su respectivo impacto fiscal.

3.2.5. Antecedentes Internacionales de pólizas de Seguro en el Transporte Público.

De acuerdo con investigaciones realizadas para la construcción del presente proyecto de acuerdo, se logró identificar y traer de presente lo estipulado en el artículo 46 del reglamento del

transporte de tránsito mexicano, el cual señala que todas las unidades de transporte están obligadas a contar **con una póliza de seguro para pasajeros que se hace responsable por el daño civil o a terceros.**

- ¿Qué tipo de situaciones cubre el seguro para pasajeros del transporte público?

El seguro de responsabilidad civil cubre los daños por un choque el cual incluye el seguro para los pasajeros y los que sucedan en la otra unidad—, también contempla atropellamientos y muerte.

- ¿Cómo funciona?

La publicación realizada por el periódico de Chilando destaca que, aunque cada seguro es distinto, todos están obligados a cubrir los daños a terceros. Resaltando el de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP), el cual es de cobertura amplia; esto quiere decir que cubre todo lo que pueda suceder, desde un asalto, la pérdida de tu celular, un choque, etcétera.

- ¿Cómo le llamo a la aseguradora?

El periódico destaca cómo deben actuar los asegurados al momento de ocurrir algún siniestro.

“Es responsabilidad del chofer llamar a su aseguradora y a las oficinas centrales de inmediato en cuanto sucede un accidente en su unidad. Si se suscita un asalto en este, lo cual es muy común en nuestro país, el chofer tiene la libertad de llamar a un abogado quien la brindará asistencia legal a él y asesorará a los pasajeros en caso de querer levantar una denuncia. Si no se puede solicitar al seguro en ese momento o si te percatas de que perdiste un objeto a bordo, puedes acudir a las oficinas centrales y ellos te canalizarán con el seguro, aunque deberás tener elementos para poder comprobar que en ese transporte olvidaste tu celular...”

Por otra parte, hay que tener presente que la publicación señala la necesidad que el asegurado demuestre y logre probar la ocurrencia del hecho al interior del sistema. Que si bien esta póliza brinda grandes beneficios al usuario, la misma ha sido poco recurrida ante la poca información de la misma.

4. SOPORTE JURÍDICO

4.1 Constitución Política

- **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 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 58:** Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivo de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica. El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad. Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Ésta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que

determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa administrativa, incluso respecto del precio. Con todo, el legislador, por razones de equidad, podrá determinar los casos en que no haya lugar al pago de indemnización, mediante el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara. Las razones de equidad, así como los motivos de utilidad pública o de interés social, invocados por el legislador, no serán controvertibles judicialmente”.

- **Artículo 83:** Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquéllos adelanten ante éstas.
- **Artículo 90:** El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.
- **Artículo 95:** Son deberes de la persona y del ciudadano:
 1. Respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios.
(...)
 9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.
- **Artículo 322:** Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.
Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.
Con base en las normas generales que establezca la ley, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, y hará el correspondiente reparto de competencias y funciones administrativas.
A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.

- **Artículo 365:** señala que “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”.

4.2 Leyes

- **Ley 336 de 1996. Estatuto General de Transporte.**

Artículo 2. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema 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 garantizar 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. 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.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.

Artículo 61. Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de Transporte Terrestre Automotor podrán constituir Fondos de

Responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.

Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

- **Ley 1480 de 2011. Estatuto del Consumidor.**

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

4.3 DECRETOS

4.3.1 Decretos Nacionales

- **Decreto 3109 de 1997.** *“Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación”*

Artículo 9º.- Previo al inicio de la operación de las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización a terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los términos de referencia o pliegos de condiciones.

- **Decreto 410 DE 1971** *“Por el cual se expide el Código de Comercio”*

ARTÍCULO 981. <CONTRATO DE TRANSPORTE>. <Artículo subrogado por el artículo 1 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>. <Artículo subrogado por el artículo 2 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

- 1) En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y
- 2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

ARTÍCULO 994. <EXIGENCIA DE TOMAR SEGURO>. <Artículo subrogado por el artículo 12 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

4.3.2 Decretos Distritales

- **Decreto 309 de 2009.** *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”*

4.4 RESOLUCIONES

4.4.1 Resoluciones Ministerio de Transporte

- **Resolución 4350 de 1998.** *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”.*

Art. 1º—En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

Art. 2º—Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

(...)

1.2.4. Seguros.

1.3. Costos de capital:

1.3.1. Recuperación de capital.

1.3.2. Rentabilidad.

4.4.2 Resoluciones de la Empresa del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

- **Resolución 563 de 2014.** *“Por medio de la cual se expide el reglamento de la seguridad física del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP”.*

4.5 JURISPRUDENCIA

- **Sentencia C-043 de 1998.** La seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”, la cual en tanto finalidad se ajusta a los mandatos constitucionales contenidos en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia y garantizar su bienestar general.
- **Sentencia C- 355 de 2003.** los vehículos tienen un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de **niveles óptimos de seguridad**, comodidad y salubridad del espacio público, **que no son otra cosa que manifestaciones del interés general** ...” (Subrayado fuera de texto)

4.5.1 Responsabilidad Civil Extracontractual

La jurisprudencia de la Corte Constitucional a desarrollado de manera amplia este concepto mediante la Sentencias C- 644 de 2011, la cual reúne la definición esbozada por varias entidades de la siguiente manera:

“...la responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro sistema jurídico encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, desarrollado in extenso por la jurisprudencia y expresamente consagrado en el

artículo 90 de la Constitución Política, el cual a su vez debe interpretarse en concordancia con los artículos 2°, 13, 58 y 83 del mismo ordenamiento superior que, por un lado, le impone a las autoridades de la República el deber de proteger a todas las personas en Colombia en su vida, honra y bienes (art. 2°) y, por el otro, la obligación de promover la igualdad de los particulares ante las cargas públicas (art. 13) y de garantizar la confianza, la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles (arts. 58 y 83).” Igualmente, señala que “Esta protección constitucional al patrimonio de los particulares se configura, entonces, cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, una acción u omisión imputable al Estado y una relación de causalidad. Respecto al daño antijurídico, si bien el mismo constituye un concepto constitucional parcialmente indeterminado, en cuanto la Carta no lo define en forma expresa, la jurisprudencia y la doctrina, dentro de una interpretación sistemática de las normas constitucionales que lo consagran y apoyan, lo definen como el menoscabo o perjuicio que sufre la víctima en su patrimonio o en sus derechos personalísimos, sin tener el deber jurídico de soportarlo. En cuanto al incumplimiento del Estado, este se presenta cuando la Administración Pública no satisface las obligaciones a su cargo dentro de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que han sido fijadas. Finalmente, para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, se exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la Administración, esto es, desde una perspectiva negativa, que el daño sufrido por la víctima no se derive de un fenómeno de fuerza mayor o sea atribuible a su conducta negligente.”

4.5.2 Concepto de Responsabilidad Extracontractual del Estado Sentencia C-644 DE 2011.

“(…) “...Las principales características de los diferentes títulos de imputación de responsabilidad del Estado son: Falla del Servicio, Daño Especial, Riesgo Excepcional; los cuales buscan estudiar los elementos que delimitan la responsabilidad, aclarar y realizar las precisiones necesarias para el adecuado manejo de los conceptos y describir la evolución y el desarrollo que ha tenido en Colombia jurisprudencial y doctrinariamente

la responsabilidad subjetiva y objetiva.” Es que el Estado está obligado a indemnizar a las asociados que resulten afectados por sus acciones u omisiones, sean lícitas o ilícitas, cuando se demuestra dentro de la acción de reparación directa instaurada por la persona afectada, que se ha configurado los elementos estructurales de responsabilidad: Daño Antijurídico e Imputación Fáctica y Jurídica, dando aplicación al principio *iura novit curia* cuando no está claro el título de imputación, basándose el juez en los hechos que fundamentan la pretensión, a pesar de ser la jurisdicción contenciosa eminentemente rogada (Ortiz).”.

4.5.3. Concepto Contraloría General de la República.

“(…) En materia de responsabilidad extracontractual, según el interviniente puede afirmarse que la administración pública responderá por los daños causados a terceros siempre que sean consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, bien sea en el caso especial que la ejecución de las obras públicas las adelante con servicio y medios propios, o bien mediante el concurso de un contratista, ya que no debe olvidarse que el titular de la obra pública es siempre la administración, siendo responsable de reparar los daños derivados de tal actividad. (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.4. Concepto Consejo de Estado

“(…) Explican los representantes del Tribunal que el artículo 90 superior elevó a canon constitucional la responsabilidad directa del Estado por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades, de manera que se estableció como cláusula general la obligación reparatoria a cargo del Estado, sin distinción de la actividad por la cual pueda proceder. La responsabilidad reposa sobre la noción de daño antijurídico, entendido como aquel “perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo”, de manera que emerge la obligación reparatoria del Estado con independencia de si el proceder del agente estatal es lícito o no.

El daño es imputable al Estado cuando el mismo es resultado de la acción o de la omisión de las autoridades públicas, en desarrollo del servicio o en nexo con él, tomando en

consideración tanto su ligamen fáctico como jurídico, y de conformidad con el fundamento o criterio de responsabilidad de que se trate. (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.5. Concepto Ministerio de Transporte.

“(…) “a las nuevas operaciones del Estado a través de particulares, de dónde condición sine qua non es la expresa instrucción de la autoridad para la ejecución que eventualmente ocasione el daño antijurídico dentro de los presupuestos de falla del servicio, lo cual responde al orden de actuación del Estado, excluido de ese plano la actividad privada particular de cualquier ciudadano que por el hecho de ser dañosa en el plano colectivo no es imputable a la configuración y actividad de la administración del Estado con el simple juicio de atender a condiciones de antijuridicidad” (...)” (Sentencia 644 de 2011)

4.5.6. Concepto Universidad Nacional

“(…) La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Colombia, con el apoyo del profesor Mauricio Reyes Betancourt y del Grupo de Derecho Constitucional del Consultorio Jurídico de la Facultad conceptúan de la siguiente manera “la Ley pretende que quienes, ostentando tal calidad, ocasionen un daño antijurídico, estén llamados a concurrir junto con el Estado en el pago de las indemnizaciones a que haya lugar, bien sea dentro del proceso, a través del llamamiento en garantía, o a través de la acción de repetición, o como responsable directo de reparación directa (art. 140 inc.3)”. (Sentencia 644 de 2011)

3.5.7. Concepto Instituto Colombiano de Derecho Procesal

“Advierte que el artículo 140 de la referida ley extiende la responsabilidad del Estado a los eventos en los que, quien causa el daño con su acción u omisión no tiene la condición de agente estatal, sino que es un simple particular. “*Lo hace porque supone que puede estar vinculada al Estado sin tener la condición de agente estatal y, para tal caso exige que dicho particular “haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma...”*. En ese

caso, esta es la condición que establece la norma para que su conducta pueda imputársele a la entidad estatal y, por ende, ésta deba responder”.

Agrega que “...Un orden justo implica considerar que el Estado repare los daños que hayan causado los agentes estatales cuando su conducta le sea imputable al Estado, esto es cuando hayan obrado con ocasión de sus funciones; y que también que (sic) repare los daños que causen los particulares, siempre y cuando su conducta sea imputable al Estado”. Según su criterio, debe precisarse que para el correcto entendimiento de la norma es que “ella no excluye la responsabilidad del Estado cuando el daño haya sido causado por la acción o la omisión de una Autoridad Pública”.” (Sentencia 644 de 2011)

4. COMPETENCIA DEL CONCEJO

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

- **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 313. *Corresponde a los concejos:*

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

- **Decreto- Ley 1421 de 1993:**

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

5. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo que establece el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos deberá hacerse explícito cuál es su impacto fiscal y establecer su compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo. Para el efecto dispone que en las exposiciones de motivos de los proyectos y en cada una de las ponencias para debate, se deben incluir expresamente los costos fiscales de los mismos y la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos. Al respecto la Corte Constitucional en diversas sentencias ha señalado que los proyectos deben indicar el impacto fiscal de un proyecto, esta obligación no recae únicamente en los cuerpos colegiados porque es el gobierno quien dispone de los elementos técnicos para estimar los costos fiscales de un proyecto.

6. CONCLUSIÓN

Con este Proyecto de Acuerdo se busca garantizar que los usuarios de la empresa de transporte del tercer milenio - Transmilenio S.A. que han sido víctimas de conductas punibles al interior del sistema cuenten con una póliza de responsabilidad civil extracontractual.

Con estas medidas se busca garantizar a los usuarios el resarcimiento de los daños sufridos al interior del sistema.

Atentamente,

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá

Anexos: N/A

Copia: N/A

Elaboró: Dilmer Obed Nuñez/

Profesional

Revisó: N/A

7. Referencias Bibliográficas.

- Bogotá Cómo Vamos. (2019). *Bogotá Cómo Vamos*. Obtenido de <https://bogotacomovamos.org/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2019/>
- Altamar, F. G. (2020). Se incrementaron los hurtos en Transmilenio: estas son las 25 estaciones más peligrosas. *El Espectador*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-incrementaron-hurtos-en-transmilenio-estas-son-las-25-estaciones-mas-peligrosas-articulo-901119/>
- CCB. (2019). *Cámara de Comercio de Bogotá*. Obtenido de <https://www.ccb.org.co/Sala-de-prensa/Noticias-CCB/2020/Mayo-2020/Encuesta-de-Percepcion-y-Victimizacion-de-Bogota-Segundo-semester-de-2019>
- Consortio Seguros. (s.f.). *Leyendo la póliza*. Obtenido de <https://www.consortio.cl/aprenda-de/educacion-en-seguros/poliza-de-seguros/que-es-la-poliza>
- DANE. (2019). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*. Obtenido del Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- Ortiz, M. I. (2010). *RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO POR FALLA*. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/3549/GomezOrtizMariallvany2010.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Valencia, M. A. (2020). *Top 10 de las estaciones más peligrosas de Transmilenio*. Obtenido de RCN Radio: <https://www.rcnradio.com/bogota/top-10-de-las-estaciones-mas-peligrosas-de-transmilenio>

PROYECTO DE ACUERDO No. 251 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA AMPLIAR LA PÓLIZA DE SEGUROS A LOS USUARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

Artículo 1. Lineamientos: La Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, y la Secretaría de Hacienda ampliarán las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, que se encuentren vigentes, las cuales deberán contener las siguientes nuevas coberturas:

- Indemnización por incapacidad total y permanente consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema
- Auxilio de hospitalización consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema
- Indemnización por muerte consecuencia de hechos delictivos al interior del sistema
- Auxilio funerario

Artículo 2. Póliza: En las futuras troncales del sistema o cualquier medio de transporte masivo que implemente la ciudad, el Distrito deberá exigir la póliza descrita en el artículo anterior a las personas naturales o jurídicas que resulten ganadoras para la operación del sistema.

Artículo 3. La presente ampliación de póliza no aumentará el costo del pasaje del sistema.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

PROYECTO DE ACUERDO No. 252 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto de Acuerdo

El presente Proyecto de Acuerdo crea los premios a la diversidad e inclusión, con el fin de incentivar y robustecer las políticas que el sector privado desarrolla para lograr mayor inclusión, así como ambientes laborales diversos.

Reconociendo la labor y el esfuerzo que desarrollan los diferentes actores del sector privado para luchar contra la discriminación y lograr mejores ambientes de inclusión en diferentes comunidades de Bogotá.

2. Antecedentes y Justificación

Actualmente es imposible imaginar una ciudad que no sea diversa y consciente de su diversidad, razón por la cual es necesario tomar acciones de inclusión que permitan el disfrute pleno de los derechos consagrados en la Constitución Política, así como el desarrollo en comunidad y convivencia pacífica.

Bogotá es una ciudad receptora de diferentes migraciones de lo rural a lo urbano, por lo cual cuenta con importantes poblaciones afro, raizales, palenquera, indígenas, campesinas, entre otras. Adicionalmente, en Bogotá también hay importantes representaciones de comunidades en condición de discapacidad, desplazados por la violencia, excombatientes y reinsertados, por lo cual el desarrollo de políticas que desarrollen o fomenten mejores prácticas de inclusión y reconocimiento de la diversidad, se ve como una necesidad para la ciudad.

En Colombia hay 4.311.757 colombianos pertenecientes a la población afro, que representan cerca del 10% de la población en el país. En la capital del país, según la Secretaría Distrital de Planeación, viven aproximadamente 115.088, las localidades con más presencia de esta población son: Bosa, con 20.206 habitantes afro; Suba con 16.316; Ciudad Bolívar, con 11.454; San Cristóbal, con 10.697 y Engativá con 9.401.

Esta población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera, de acuerdo con los resultados del censo nacional de población y vivienda de 2018, enfrenta diferentes barreras para lograr una inclusión total. Por ejemplo, en Bogotá existe una cobertura de internet en las viviendas de 70,5%, mientras el total nacional es de 74,6%, lo que representa un rezago de 4,1%; una cobertura de recolección de basuras 1% por debajo de la cobertura nacional; una cobertura de gas natural 2,5% por debajo de la cobertura nacional.

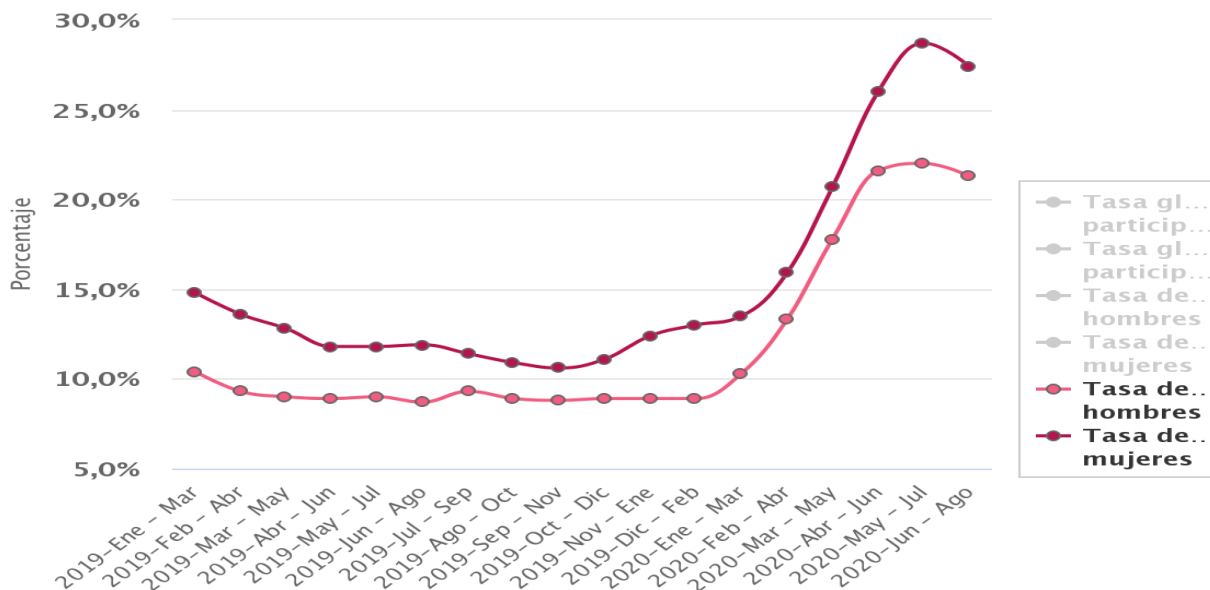
Lo preocupante para la población afro, no es solo el menor acceso a servicios que el resto de la población, sino que esto representa obstáculos en otros aspectos, como el mercado laboral, pues el solo hecho de ser afrodescendiente reduce en un 7,8% la posibilidad de conseguir un empleo en la capital (Observatorio de Discriminación Racial, 2013). De hecho, una investigación del Centro Nacional de Consultoría arrojó que en el nivel directivo el 62% por ciento de los empleados son blancos, el 30% son mestizos, un 6 % son afrocolombianos, y sólo el 1% son indígenas. En el nivel administrativo, la desigualdad es aún más evidente pues el 50% de empleados de este rango son blancos, el 44% mestizos, el 3% son afro, y el 0% por ciento son indígenas (Centro Nacional de Consultoría, 2014). Esta disparidad nos lleva a concluir que se ha permitido la exclusión y la pobreza de la población afro e indígena, y ha impedido su participación productiva en la sociedad.

Ahora, para el caso de la población indígena en el distrito capital, se evidencian fuertes barreras para lograr una inclusión total que fortalezca el disfrute de sus derechos. En Bogotá hay más de 19.063 integrantes de esta población, cuyos hogares tienen una cobertura de internet en las viviendas de 62%, mientras el total nacional es de 74,6%, lo que representa un rezago de 12,6%; una cobertura de acueducto 3% por debajo del total nacional. Adicionalmente, el 63 % del total de la población Indígena está por debajo de la línea de pobreza y de estos, 47% están por debajo de la línea indigencia (Mosquera, 2018); el 78.8% de los trabajadores indígenas no reciben prestaciones sociales en comparación con los blancos (47.7%) y los mestizos (54.6%). (Observatorio de la Democracia, 2017).

Por otro lado, las brechas de género en Bogotá han continuado ampliándose en detrimento de las mujeres, pues como lo muestran las siguientes gráficas, la tasa de desempleo presenta una brecha superior al 12%, mientras que la tasa global de participación muestra una brecha de casi 22%, lo cual afecta el desarrollo e independencia económica en ingresos de las mujeres en el mediano y largo plazo, pues cuentan con menos experiencia laboral en comparación con sus contrapartes del género masculino. De hecho, la tasa de empleo en trabajos de tiempo completo es del 94,4% para los hombres y 55,2% para mujeres, un elemento importante a considerar cuando se evalúan los ingresos que percibe cada uno.

Tasa global de participación, ocupación y desempleo Hombres y Mujeres

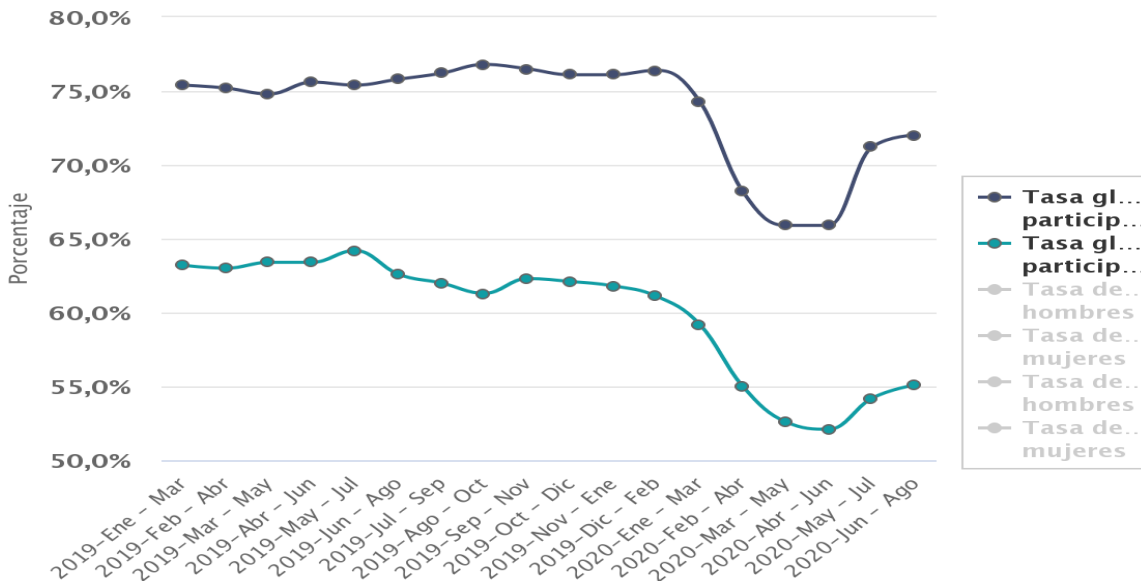
Trimestre móvil, Ene - Mar: 2019 a Dic - Feb: 2020



Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)

Tasa global de participación, ocupación y desempleo Hombres y Mujeres

Trimestre móvil, Ene - Mar: 2019 a Dic - Feb: 2020



Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)

La OCDE ha establecido que iguales oportunidades con respecto a la educación y empleo puede generar un amplio abanico de beneficios económicos. Por ejemplo, en 2015, Francia estimó que su economía ganaría 150 billones de euros, o un crecimiento de 0.35% del PIB, durante 20 años, mediante el desarrollo de políticas que incrementen el acceso a trabajos calificados y la tasa de empleo en general de las mujeres y minorías.

La firma McKinsey & Company, realizó un estudio con una encuesta detallada a 3.900 personas de distintas posiciones, pertenecientes a más de 1.300 de las mayores empresas de América Latina.

De acuerdo con la investigación, en las empresas comprometidas con la diversidad es habitual que las personas experimenten mayor libertad, tanto en su identidad como en su forma de trabajar. Esto hace que aquellas que trabajan en firmas con esta filosofía tengan un 111% más de probabilidad de desarrollarse y desenvolverse como realmente son, lo que las estimula a participar y contribuir con los objetivos corporativos. Adicionalmente, se encontró que las personas son un 152% más propensas a reportar que pueden proponer nuevas ideas y probar nuevas formas de hacer las cosas, un 77% más propensas a afirmar que su organización aplica ideas externas para mejorar su desempeño y un 76 % más proclives a afirmar que la compañía utiliza la retroalimentación de los clientes para mejorar su servicio, y un 72 por ciento más inclinadas a reportar que su organización mejora consistentemente la manera de trabajar.

El estudio concluyó que las organizaciones que aplican una directriz clara de diversidad son hasta un 50% más propensas a contar con personal más satisfecho en todos los roles y niveles jerárquicos, incluidos personal de línea, gerentes y altos ejecutivos.

Por lo anterior, las personas que trabajan en empresas comprometidas con la diversidad desean permanecer más tiempo en ellas y aspiran a alcanzar niveles más altos en la organización. De hecho, estas personas son 36% más propensas que sus pares en otras empresas a reportar que desean trabajar tres o más años en la compañía, y son 15% más propensas a reportar su deseo de ser promovidas.

Finalmente, el estudio de McKinsey determinó que, en compañías comprometidas con la diversidad, las personas que no se identifican con el sexo masculino tienen una inclinación 12% superior a aspirar al siguiente nivel en su organización frente a sus pares de otras compañías, mientras que, en el caso de las personas no heterosexuales, esa tendencia es 18 por ciento mayor.

Ejemplos y experiencias de premios de inclusión y diversidad.

- **El Reino Unido:** Desde la oficina del Servicio Civil, ha creado los premios de diversidad e inclusión en el Servicio Civil, para mostrar los mejores resultados en la aspiración del Servicio Civil en atraer mayor diversidad, y ser el empleador más inclusivo. De hecho, los premios reflejan el compromiso por lograr cambios positivos

en los equipos y departamentos, para llevar la inclusión y la diversidad al siguiente nivel, con soluciones innovadoras que produzcan impactos reales en las comunidades que se quieren incluir.

Los premios que estableció el Servicio Civil, incluyen categorías que reconocen los esfuerzos en inclusión de personas con discapacidades, el desarrollo de políticas que trabajen en pro de la movilidad social, que avancen en igualdad racial, eliminando barreras de acceso y mejorando ambientes de trabajo entre equipos de trabajo multiétnicos; y finalmente, aquellas iniciativas que reduzcan las brechas de género en el mercado laboral, y que ataquen flagelos de discriminación por género, acoso y otras violencias basadas en género.

- **El Estado de la Florida.** Desde el 2016, ha instituido un programa de premios de diversidad e inclusión, que reconoce los esfuerzos de individuos que trabajan para hacer que la programación artística y cultural en el estado de la Florida sea lo más diversa e inclusiva posible. De esta forma, el estado de la Florida, a través de este programa, tiene como objetivo apoyar la dedicación continua de las organizaciones culturales de Florida para liderar en esta área.

El reconocimiento otorgado reconoce los programas y estrategias organizacionales que acogen y abarcan las fortalezas y perspectivas de cada persona que contribuye. Puntualmente, los esfuerzos premiados, pueden referirse a temas de diversidad e inclusión en áreas de: Diversidad demográfica, Diversidad socioeconómica, Patrimonio cultural, Orientación sexual, edad y discapacidad.

- En **Vancouver, Canadá**, se ha establecido los premios a la diversidad e inclusión, como honores cívicos entregados por el Concejo de la Ciudad, para celebrar el liderazgo de aquellos que apoyan la inclusión y defienden a las comunidades para que estas sean libres de racismo y discriminación. En esta ciudad, se entregan 2 premios simbólicos: Uno individual para una persona natural, y uno en el que compiten organizaciones del sector privado.
- La ciudad de **Brooks, Canadá**, ha establecido el premio a la inclusión, como un reconocimiento para quien demuestre una contribución significativa para la creación de una comunidad más diversa e inclusiva, mediante la implementación de políticas, procedimientos, iniciativas o programas en:
 - Promoción de la igualdad de oportunidades.
 - Promoción de perspectivas diversas en la comunidad.
 - La creación de una comunidad acogedora y solidaria a través de esfuerzos como la visibilidad, la comunicación y la educación

En complemento a los desarrollos de reconocimiento de la diversidad e inclusión que estas ciudades han tenido, es de mencionar que iniciativas por parte de empresas del sector privado han tomado lugar, como los son los rankings de Deloitte, Nielsen, Chambers, y otros actores como ONGS que en su misionalidad han construido reconocimientos internacionales para los esfuerzos en lograr inclusión y diversidad en la sociedad.

3. Marco Legal

El Estado Colombiano ha desarrollado un marco jurídico y de incentivos para lograr cerrar brechas socioeconómicas, y así lograr una sociedad con total inclusión y respeto de las diferencias culturales e idiosincráticas. Inicialmente, la Constitución Política de Colombia establece que todos los ciudadanos son libres e iguales ante la ley, y determina la obligación que el Estado tiene de promover condiciones de igualdad real. Asimismo, se establece el derecho al trabajo, y por tanto la promoción de condiciones de igualdad real en este ámbito, así como en las otras esferas que considera la Constitución.

Marco Constitucional

Artículo 7: “El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana”.

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.**¹”

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 70: “El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades (...). La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación”.

Artículo 4.1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad:
b: “Los Estados Parte se comprometen a tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos,

¹ Negrillas añadidas por el autor

costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad”.

e: “Tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discrimine por motivos de discapacidad”.

i: “Promover la formación de los profesionales y el personal que trabajan con personas con discapacidad respecto de los derechos de esta población, a fin de prestar mejor la asistencia y los servicios garantizados por esos derechos”.

Artículo 27.1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad: “Los Estados Parte reconocen el derecho de las personas con discapacidad a trabajar, en igualdad de condiciones con las demás; ello incluye el derecho a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente elegido o aceptado en un mercado y un entorno laborales que sean abiertos, **inclusivos y accesibles** a las personas con discapacidad”.

c: “Los Estados Parte se comprometen a **asegurar** que las personas con discapacidad puedan **ejercer sus derechos laborales y sindicales, en igualdad de condiciones con las demás**”

Consecuentemente, encontramos un desarrollo constitucional que garantiza las libertades en cuanto a desarrollo de la personalidad y de pensamiento de la siguiente forma:

Artículo 16: “Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”.

Artículo 18: “Se garantiza la libertad de conciencia. Nadie será molestado por razón de sus convicciones o creencias ni compelido a revelarlas ni obligado a actuar contra su conciencia”.

Ahora, el Estado colombiano ha concretado esfuerzos por la inclusión y diversidad de grupos poblacionales que presentan brechas tanto en el ámbito laboral, como en otros ámbitos de la vida social. Por lo anterior, se mencionan las siguientes leyes de la república, documentos de política pública y decretos que demuestran estos esfuerzos, y por lo tanto, la necesidad de que el gobierno, expresado en la Alcaldía de Bogotá reconozca y ejecute iniciativas en búsqueda de lograr mayor inclusión y diversidad.

Marco legal.

CONPES 2761 de 1995 que tenía como objetivos fundamentales “el mejoramiento de la calidad de vida [de la población con discapacidad] y el logro de su integración social y económica” y entiende la participación laboral como un componente del enfoque global del proceso de rehabilitación y promueve el acceso a los cursos de formación del SENA.

CONPES 2773 de 1995, “Programa de apoyo y fortalecimiento étnico de los pueblos indígenas 1995 – 1998”, señala los objetivos de la política gubernamental para los pueblos indígenas, entre otros, apoyar el etnodesarrollo autónomo y sostenible.

Artículo 26 de la Ley 361 de 1997: “En ningún caso la discapacidad de una persona podrá ser motivo para obstaculizar una vinculación laboral, a menos que dicha discapacidad sea claramente demostrada como incompatible e insuperable en el cargo que se va a desempeñar”.

CONPES 3310 de 2004, “Política de acción afirmativa para la población negra o afrocolombiana”, desarrolla políticas para identificar, incrementar y focalizar el acceso de la población negra o afrocolombiana a los programas sociales del Estado, de tal manera que generen mayores oportunidades para alcanzar los beneficios del desarrollo y mejorar las condiciones de vida de esta población a través de la implementación de acciones afirmativas.

Pacto de Productividad, suscrito entre el Ministerio del Trabajo, el SENA y actores del sector privado, busca “generar un modelo de inclusión laboral para articular y fortalecer los servicios de inclusión laboral y capacitación para personas con discapacidad, en alianza con el sector empresarial, contribuyendo así a mejorar las oportunidades de inclusión económica y social

Ratificación de la **Convención Internacional sobre la Eliminación de toda Forma de Discriminación Racial Convenio 169 OIT**.

Sentencia de 26 de febrero de 2016 en el Caso Duque vs. Colombia, donde la Corte Interamericana de Derechos Humanos determinó como obligación internacional de los Estados:

"adoptar medidas positivas para revertir o cambiar situaciones discriminatorias existentes en sus sociedades, en perjuicio de determinado grupo de personas", lo que "implica el deber especial de protección que el Estado debe ejercer con respecto a actuaciones y prácticas de terceros que, bajo su tolerancia o aquiescencia, creen, mantengan o favorezcan las situaciones discriminatorias.

En las sentencias **C-075 y C-811 de 2007, C-029 y T-911 de 2009 y C-577 de 2011** la Corte Constitucional, señaló que la discriminación con base en orientación sexual e identidad de género diversas se encuentra proscrita por la Constitución Política, en consecuencia, las distinciones, restricciones o limitaciones en el acceso o el ejercicio de derechos, basadas en dichos criterios, han de ser tenidas como factores de discriminación y sometidas a un juicio integrado de igualdad en su nivel más estricto.

Ley 1801 de 2016: Código Nacional de Policía y Convivencia establece en sus principios fundamentales "el reconocimiento y respeto de las diferencias culturales, la autonomía e identidad regional, la diversidad y la no discriminación", puntualmente en el artículo 93 establece lo siguiente:

Artículo 93 - numeral 14: “ tipifica como un comportamiento que afecta la actividad económica "limitar o vetar el acceso a lugares abiertos al público o eventos públicos a personas en razón de su raza, sexo, orientación sexual, identidad de género, condición social o económica, en situación de discapacidad o por otros motivos de discriminación similar", contravención que tiene como consecuencia la aplicación de multa general tipo 4, que según el artículo 180 ibídem es equivalente a "treinta y dos (32) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv)".

Adicionalmente, **la Ley 1482 de 2011, modificada por la Ley 1752 de 2015**, se dictaron disposiciones para "sancionar penalmente actos de discriminación por razones de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual, discapacidad y demás razones de discriminación".

Decreto 2177 del 22 de diciembre de 2017. Por el cual se crea el Consejo para la Inclusión de la Discapacidad y se dictan disposiciones relacionadas con su funcionamiento” y cuyo objeto es coordinar las acciones que el sector privado adelante para coadyuvar al ejercicio de los derechos y la inclusión social, laboral y productiva de las personas con discapacidad, orientadas al desarrollo de las capacidades a través de la formación para el trabajo, la producción y el empleo de las personas con discapacidad, sus familias y cuidadores

Decreto 392 del 26 de febrero de 2018. Por el cual se establecen incentivos en los procesos de contratación a las empresas que tengan vinculadas personas con discapacidad. En los procesos de licitación pública y concurso de méritos, para incentivar el sistema de preferencias a favor de las personas con discapacidad, las entidades estatales deberán otorgar el (1 %) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones, a los proponentes que acrediten la vinculación de trabajadores con discapacidad en su planta de personal.

El Decreto 410 de 2018, en su Artículo 2.4.4.1.3. establece que “Las alcaldías municipales o distritales, las gobernaciones y el Ministerio del Interior, en el marco de sus competencias y autonomía administrativa y financiera, podrán establecer estímulos o incentivos para promover la cultura de la no discriminación. En ningún caso estos estímulos o incentivos servirán para asignar puntaje en un proceso de selección de contratistas o en un programa estatal que implique calificación”.

Por otro lado, sobre la importancia local de este proyecto de acuerdo, y en desarrollo de las facultades otorgadas por el decreto 410 de 2018, se encuentra el Plan de Desarrollo 2020 - 2024 del Distrito de Bogotá, que consagra diferentes artículos en función de lograr verdadera inclusión y reconocimiento de la diversidad, que puede ser enfocado al ámbito del mercado

laboral, así como acciones encaminadas en la comunidad. Puntualmente, los artículos del Plan de Desarrollo en función de la inclusión y reconocimiento de la diversidad que necesitan ser complementados con un desarrollo de estos.

Artículo 6. Enfoques. Los enfoques que se desarrollan a continuación determinan la manera cómo desde la administración se comprenden y atienden las realidades de quienes habitan el Distrito Capital y su región (...). **Enfoque diferencial** reconoce que existen grupos y personas que han sido históricamente discriminados debido a su pertenencia étnica o racial, orientación sexual, identidad de género, creencia religiosa, ubicación geográfica.

Artículo 15. Sobre la definición de programas del Plan de Desarrollo, en el propósito 1 para “hacer un nuevo contrato social para incrementar la inclusión social, productiva y política”.

Programa 4 Prevención de la exclusión por razones étnicas, religiosas, sociales, políticas y de orientación sexual. Garantizar el goce efectivo de los derechos humanos y el ejercicio de las libertades de todas las personas que habitan o transitan Bogotá, previniendo la exclusión por procedencia étnica, religiosa, social, política u orientación sexual, atender la población proveniente de flujos migratorios mixtos, a través de la articulación interinstitucional y ciudadana en el marco del Sistema Distrital de Derechos Humanos.

A nivel distrital, el **acuerdo 716 de 2018**, Por medio del cual se promueve a Bogotá D.C., como ciudad libre de discriminación, de tal forma que desde el concejo se han determinado acciones positivas en busca de la eliminación de cualquier tipo de discriminación.

De esta forma, encontramos un marco jurídico robusto que vela por la eliminación de cualquier forma de discriminación, y propende constantemente por la inclusión y reconocimiento de la diversidad, lo cual permitirá un goce pleno de los derechos de todos los ciudadanos del distrito, y por lo cual se entiende la necesidad de continuar desarrollando esfuerzos normativos y de política pública para lograr cerrar las brechas de desigualdad entre los diferentes grupos poblacionales en Bogotá.

4. Competencia del Concejo

Este proyecto de acuerdo está facultado bajo lo estipulado por el artículo 14 de la ley 1421 de 1993, el cual versa de la siguiente forma: Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

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

5. Impacto Fiscal

Teniendo en cuenta los mandatos de la ley 819 de 2003, en cuanto a la declaración de impacto fiscal de las normas estipulado en el artículo 7º de la mencionada ley, y teniendo en cuenta lo establecido por la Corte Constitucional en Sentencia C- 911 de 2007, en la que puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa. Se declara que el presente proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

6. Conclusiones

De lo expuesto anteriormente, se entiende la obligación del Estado, en cabeza de la Alcaldía Mayor de Bogotá y este Concejo Distrital, de desarrollar, fomentar e incentivar programas e iniciativas que permitan el reconocimiento de la diversidad e inclusión de las minorías y grupos marginalizados en programas que permitan el desarrollo y disfrute completo de los derechos de estas poblaciones, consagrados en la Constitución.

Adicionalmente, le compete a esta corporación ofrecer estrategias que lleven a que los actores del sector privado avancen en sus esfuerzos para lograr mejores entornos laborales, que impacten positivamente a las empresas bogotanas, y les permitan ser más competitivas, para que se beneficien todos los ciudadanos del distrito.

DIANA MARCELA DIAGO GUAQUETA
Honorable Concejal de Bogotá

Anexos: N/A
Copia: N/A
Elaboró: Juan Sebastián Sánchez / Profesional U
Revisó: N/A

Referencia Bibliográficas

- DANE (2018), Censo Nacional de Población y vivienda, recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>
- Rodríguez et al. (2013), La discriminación racial en el trabajo: Un estudio experimental en Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación (2020), recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.subaalternativa.co/integracion-social-de-suba-entrego-canastas-alimenticias-a-poblacion-afro/>
- Centro Nacional de Consultoría. (2014). Diversidad laboral e inclusión en el sector empresarial colombiano. Bogotá.
- MOSQUERA, J. (2018). Los resguardos indígenas en Colombia: hambre y extrema pobreza constante. Recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/los-resguardos-indigenas-en-colombia-hambre-y-extrema-pobreza-constante>
- Observatorio de la democracia. (2017). Los indígenas están en desventaja. Recuperado el 23 de noviembre de 2020, de: <https://obsdemocracia.org/publicaciones/noticias/los-indigenas-estan-en-desventaja/>
- DANE (2020), Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)
- McKinsey & Company (2020), Diversity Matters: Por qué las compañías con un alto grado de diversidad son más saludables, felices y rentables
- UK Civil Service Office (2019), The civil service diversity & inclusion awards. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://www.diversityandinclusionawards.com/categories>
- Florida Department of State - Division of Cultural Affairs (2018), diversity & inclusion awards program. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://dos.myflorida.com/cultural/programs/diversity-inclusion-awards-program/#:~:text=The%20Diversity%20%26%20Inclusion%20Awards%20Program%20recognizes%20innovative%20and%20exceptional%20efforts,in%20cultural%20programming%20in%20Florida.>
- City of Vancouver (2019), diversity and inclusion excellence award. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://vancouver.ca/your-government/diversity-and-inclusion.aspx>
- City of Brooks (2020), inclusion awards. Recuperado el 23 de noviembre de 2020 de: <https://www.brooks.ca/644/Inclusion-Awards>

PROYECTO DE ACUERDO No. 252 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE BUSCA EL DESARROLLO DE LA INCLUSIÓN SOCIAL Y RECONOCIMIENTO DE LA DIVERSIDAD EN BOGOTÁ, SE CREA EL PREMIO A LA INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

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

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º *Objeto:* Crear los premios a la diversidad e inclusión en Bogotá, con el fin de incentivar y robustecer las políticas del sector privado que desarrollan con el objetivo de lograr mayor inclusión y ambientes laborales diversos; así como reconocer la labor y esfuerzos que desarrollan actores del sector privado para luchar contra la discriminación y lograr mejores ambientes de inclusión.

ARTÍCULO 2º - Definiciones: Para el presente proyecto de acuerdo, se entenderán los siguientes conceptos de la siguiente forma:

- **Inclusión:** Es un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades, y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o restricción.
- **Barreras:** Cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los derechos de las personas.
- **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos con algún tipo de discapacidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan.
- **Enfoque diferencial:** Es la inclusión en las políticas, de medidas efectivas para asegurar que se adelanten acciones ajustadas a las características particulares de las personas o grupos poblacionales, tendientes a garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos acorde con necesidades de protección propias y específicas.
- **Diversidad:** Incluye rasgos étnicos, culturales, el género, edad, discapacidad física o mental, estatus familiar, creencias religiosas o ideología política. Este concepto se

refiere también a las diferentes formas de pensar y trabajar que deben ser respetadas.

ARTÍCULO 3º: La Alcaldía Mayor de Bogotá otorgará el premio a la inclusión y diversidad a las empresas que:

- Innoven en políticas que disminuyan la discriminación y acoso en el trabajo.
- Establezcan procedimientos y mecanismos seguros de denuncia para violencias o ataques discriminatorios, u ofensivos por cuenta de la raza, sexo, ideología, orientación sexual, creencia religiosa u otro tipo consagrado ya en la ley.
- Tome acciones afirmativas con enfoque diferencial para el cierre de brechas de desigualdad en pro de la vinculación laboral o capacitación de personas pertenecientes a minorías étnicas, socioculturales o mujeres.
- Por su labor de Responsabilidad social empresarial, o por sus relaciones comerciales, dirija e innove en esfuerzos que beneficien directamente el desarrollo la inclusión de comunidades con mayoría de sus miembros pertenecientes a minorías étnicas, socioculturales o mujeres.

Parágrafo: Como criterio fundamental se priorizará la innovación y avances en el desarrollo de iniciativas de inclusión y reconocimiento de la diversidad.

ARTÍCULO 4º: El premio a la inclusión y diversidad se otorgará en 3 categorías: “Start up”, “MiPiymes” y Empresa grande. Y se estipula adicionalmente, el premio a agentes de cambio, en el cual podrán participar personas naturales o jurídicas sin ánimo de lucro, que desarrollen proyectos de inclusión en diferentes comunidades de Bogotá.

La administración, en un plazo no mayor a 6 meses de la entrada en vigencia del presente acuerdo, deberá establecer los requisitos, lineamientos y criterios de elección para otorgar el premio a la inclusión y diversidad. Para la determinación de estos, deberá tomar en cuenta los lineamientos del artículo 3º del presente acuerdo.

Parágrafo: El premio a agentes de cambio reconocerá el impacto y la innovación de programas o iniciativas de alto impacto que beneficie el desarrollo de los derechos de mujeres, indígenas, población afro, raizal, palenque, población en condición de discapacidad, población desplazada y excombatientes o reinsertados.

ARTÍCULO 5º: En ejercicio del **Artículo 2.4.4.1.3.** del Decreto 410 de 2018, la administración deberá establecer estímulos o incentivos para los ganadores del reconocimiento que se crea en el presente acuerdo.

Parágrafo: Se reitera que en ningún caso estos estímulos o incentivos servirán para asignar puntaje en un proceso de selección de contratistas o en un programa estatal que implique calificación.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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