



ANALES DEL CONCEJO

DE BOGOTÁ, D.C.

PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO II N°. 3214 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO AGOSTO 10 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO No. 395 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS EMPRESAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA QUE PRESTEN SERVICIOS Y/O HAGAN USO DE MEDIOS DE MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ALTERNATIVA SOSTENIBLE”.....	9617
PROYECTO DE ACUERDO No. 396 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD EN LA IDENTIFICACIÓN DE LOS ASISTENTES A EVENTOS PÚBLICOS MASIVOS”.....	9645

PROYECTO DE ACUERDO No. 395 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS EMPRESAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA QUE PRESTEN SERVICIOS Y/O HAGAN USO DE MEDIOS DE MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ALTERNATIVA SOSTENIBLE”

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo tiene por objeto promover una movilidad corresponsable entre el Distrito y las Empresas de Economía Colaborativa que presten servicios y/o hagan uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible. Esto, mediante la adopción de medidas que impulsen el cumplimiento del Código de Tránsito y la movilidad sostenible entre los socios, empleados y usuarios de estas plataformas tecnológicas.

2. JUSTIFICACIÓN

Contexto Teórico

Economía colaborativa

Aunque el concepto de Economía Colaborativa es reciente, puede atribuirse a autores como: Ray Algar, en Collaborative Consumption (Algar, 2007), a Botsman y Rogers en What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption (Botsman & Rogers, 2010) y a Tom Slee, en su libro Lo tuyo es Mío (Slee, 2016), el desarrollo de la reciente literatura relacionada a este tema. A partir de textos como los mencionados y otras publicaciones recientes, es posible hacer un acercamiento al concepto de "Economía Colaborativa" e identificarla desde distintas perspectivas como:

- De acuerdo con Bootsman, & Kaplan, la Economía Colaborativa es "un fenómeno económico-tecnológico emergente que es alimentado por la evolución de la información y la tecnología de las comunicaciones (TIC), la proliferación de comunidades web de colaboración, así como el comercio social / intercambio" (Citado en Velásquez, J, & Martínez, R 2018, pág. 17)
- Según Rosalía Alfonso, esta puede ser vista como los "nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos gracias a los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o servicios a través de plataformas digitales (...) a la vez que permiten incrementar la escala en que se llevan a cabo y realizarlas de forma diferente a la tradicional" (Citado en Alfonso, R. 2016)

A su vez y con total pertinencia frente al presente Proyecto de Acuerdo, se encuentra lo planteado por Gabriel Doménech Pascual, quien ofrece las siguientes apreciaciones alrededor de la Economía Colaborativa "La novedad de la llamada economía colaborativa radica en el aprovechamiento de las posibilidades abiertas por las tecnologías informáticas que emergen a finales del siglo XX y principios del siglo XXI, aprovechamiento que permite reducir muy considerablemente las asimetrías informativas y los costes de transacción que afectan a dichas actividades, incrementar la escala en la que se llevan a cabo y realizarlas de formas distintas a

las hasta ahora conocidas. Muchos de los nuevos sistemas de economía colaborativa implican un aumento del grado en el que se comparte el uso de ciertos bienes (...) Los actores, actividades y sistemas de economía colaborativa pueden ser de muy diversos tipos. Dichas actividades pueden realizarse con o sin ánimo de lucro. La prestación de servicios de alojamiento a través de AirBnB y la creación de Wikipedia ilustran respectivamente ambas posibilidades. Algunas de las empresas que han florecido en este ámbito proporcionan a los consumidores acceso a determinados bienes o servicios a través de una plataforma tecnológica que simplifica enormemente las correspondientes transacciones (...) Algunas de estas actividades se desarrollan en ámbitos que hasta la fecha han carecido de una regulación jurídica específica. Otras, en cambio, se llevan a cabo en campos que han estado sometidos a una fuerte intervención pública, que ha restringido de manera muy notable la libertad de los particulares para realizarlas. Serían los casos del transporte urbano de pasajeros (Uber) y del alojamiento residencial (AirBnB)” (Doménech, 2015).

Corresponsabilidad

Para el presente Proyecto de Acuerdo este concepto tiene gran relevancia, y guarda relación con él mismo, en tanto que éste pretende conseguir una responsabilidad compartida frente al objetivo de lograr una movilidad sostenible en Bogotá. Teniendo en cuenta que estas empresas de economía colaborativa inciden en la movilidad de la ciudad, generan recursos en ocasiones y poseen un potencial importante en el desarrollo de la economía.

De acuerdo con el Distrito y el gobierno nacional, se ha trabajado el concepto de corresponsabilidad, por el cual también puede entenderse:

- “el conjunto de decisiones y acciones político-administrativas del Distrito Capital que, mediante la cooperación entre diversos actores, tales como las instituciones (sectores central, descentralizado y de localidades), el sector solidario, el sector privado (empresas y gremios) los organismos de cooperación (nacional e internacional), la expresión organizada de la sociedad civil, de manera diferencial y responsable, contribuyen a la construcción colectiva y cumplimiento de las Políticas” (Veeduría Distrital, 2017)

- A su vez, de acuerdo con el gobierno nacional la corresponsabilidad puede entenderse como “la relación en la que se asume una responsabilidad compartida frente a un objetivo común, buscando la sinergia entre los recursos, conocimientos y capacidades del sector público entre sí, y del sector público con actores del sector privado, de la sociedad, del tercer sector y del sector internacional”. (ARN, 2012)

Movilidad sostenible

De acuerdo con el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional “La movilidad sostenible supone el uso de un modelo de transporte que mitigue los impactos negativos en el medio ambiente y procure una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, a partir de estrategias como el uso de sistemas integrados de transporte público, el uso de la bicicleta y otros vehículos que utilicen energías renovables, en remplazo del carro particular.” (IEU, 2018)

Este concepto es importante para este proyecto en el que se pretende entre otros aspectos que el Distrito se articule con empresas de economía colaborativa, que actualmente contribuyen o pueden llegar a contribuir en la consecución de una movilidad sostenible.

En este contexto, vale la pena considerar que, con el Acuerdo 663 del 3 de marzo de 2017 “Por medio del cual se crea la Estrategia de Movilidad Sostenible en el Distrito Capital”, Bogotá asume el compromiso de adoptar este enfoque en movilidad de acuerdo con las necesidades planteadas en el Plan de Desarrollo, en las que se propone “diseñar e implementar una estrategia integral para fomentar el uso de la bicicleta a nivel local y distrital” y “realizar el 100% de las actividades para la implementación de los programas de movilidad sostenible y la promoción de la movilidad menos contaminante”. (Bogotá Mejor Para Todos, 2016)

Micromovilidad y movilidad alternativa sostenible

Para el presente proyecto, tiene especial relevancia la movilidad sostenible en relación con el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 de Ciudades y comunidades sostenibles, de acuerdo con lo dispuesto en este objetivo “No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar radicalmente la forma en que construimos y administramos los espacios urbanos... También

incluye realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana...” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, s.f.)

Es en este marco que el concepto de micromovilidad cobra relevancia. Pues, el término hace referencia a el uso de pequeños dispositivos de movilidad o vehículos muy ligeros (que no excedan los 500kg), diseñados para transportar personas en distancias cortas. Por ejemplo, patinetas eléctricas, monopatines eléctricos, bicicletas eléctricas o con asistencia de pedal (Dieu, 2019)

Desde esta perspectiva y para alcanzar el propósito de la iniciativa, entran en consideración además de los medios de transporte asociados a la micromovilidad, los medios alternativos sostenibles de transporte de carácter liviano, como las bicicletas y patinetas no motorizadas.

Caso servicios domiciliarios

Actualmente las plataformas de economía colaborativa tienen una influencia importante para el desarrollo económico y nuevas formas de interacción en la ciudad. En 2015, se fundó RAPPI que tuvo como ciudad base para el proyecto a Bogotá.

Actualmente Rappi es considerada la primera empresa unicornio de Colombia y una multinacional con presencia en seis países. Empresas como esta que han sido acogidas exitosamente en la ciudad e incluso han nacido en ella, son la muestra de que la economía colaborativa no solo es una realidad en la ciudad, sino que son una necesidad para los Bogotanos que las demandan.

Sin embargo, algunas de las críticas que ha recibido esta empresa están relacionadas con el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de algunos rappideros (domiciliarios que generalmente se desplazan en bicicleta), en el caso de Bogotá vale la pena tener en cuenta que actualmente prestan servicios domiciliarios alrededor de 12.000 personas¹. En este marco se presentan casos de: uso de la bicicleta sin casco e incumplimiento de señales de tránsito, entre otros.

¹ Confrontar con, <http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/rappi-nos-engano-rappidero/20181025/nota/3816412.aspx>.

Ejemplo de ello, puede ser:



Imagen 1. Tomada por la Unidad de Apoyo Normativo.



Cesar Corredor "Barbarita" ... · 13 ene. ▾
Señores de **RAPPI** INVADEN calles y
avenidas a su antojo, favor
[@PoliciaBogota](#) tomar medidas, acaban
de ocasionar **accidente**. carrera 71 B con
calle 49 Normandia



6 3 7

Imagen

2.

Tomada

de

<https://twitter.com/cecorrehumor/status/1084526715756601352?s=19>



Imagen 3. Tomada de <https://twitter.com/NaviaPaz/status/1105621135763406854?s=19>



Imagen 4. Tomada de <https://twitter.com/SaninPazC/status/1100160701086269445?s=19>

Caso patinetas

En el 2018 llegaron a Bogotá varias empresas de economía colaborativa como Grin y Bird dedicadas al alquiler de patinetas eléctricas, y aunque estas representan una alternativa de movilidad sostenible para la ciudad, es responsabilidad del Distrito establecer los puentes necesarios para que esta solución en movilidad pueda darse de manera ordenada, genere beneficios para la movilidad en la ciudad y se eviten riesgos por incumplimientos al Código de Transito.

Hasta el momento la Secretaría de Movilidad ha emitido en el marco de sus atribuciones legales y administrativas, las siguientes circulares y resoluciones, relacionadas:

- La circular 006 de 2018 en la que hace recomendaciones a los usuarios de estas plataformas, para que cumplan con lo expresado en el Código de Policía. Sin embargo, es necesario aumentar los esfuerzos para lograr este propósito, esto teniendo en cuenta que desde la experiencia internacional y desde algunas experiencias en el país, la accidentalidad por el uso inadecuado de estos vehículos puede convertirse en un problema de movilidad a considerar.
- La 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"
- La resolución 336 de 2019 "Por la cual se reglamentan las condiciones para el otorgamiento del permiso de uso para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de patinetas"

En este sentido, vale la pena mencionar que la regulación emitida por el Distrito es en su mayoría relativa a las apps de alquiler préstamo o uso compartido de patinetas. Solo en la resolución 209 de 2019 se hace mención a las bicicletas, pero en el marco del aprovechamiento económico del espacio público de estas plataformas para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de las mismas.

Lo anterior, pone en evidencia la necesidad de que el Distrito además de garantizar una regulación en términos del aprovechamiento económico del espacio público para las apps que alquilan patinetas, desarrolle herramientas para que las empresas de economía

colaborativa que prestan servicios de alquiler (caso: Grin o Voom) o que impactan la movilidad de la ciudad mediante el uso de medios alternativos de transporte como las bicicletas (caso: Rappi), tomen medidas de corresponsabilidad con la ciudad, garantizando el cumplimiento del código de tránsito y la movilidad sostenible en Bogotá.

Resulta fundamental comprender que con este proyecto se espera que el Distrito pueda estar abierto al desarrollo y participación de las empresas de economía colaborativa, garantizando que las mismas se acojan al cumplimiento del código de tránsito y a la promoción de la movilidad

sostenible en Bogotá. Considerando cobijar no solo a los medios de transporte relacionados a la micromovilidad (tales como patinetas o bicicletas eléctricas) sino también, el impacto que pueden tener otros medios alternativos de transporte liviano, como las bicicletas.

La experiencia internacional, muestra que:

- En “(...) países como España ya han impulsado propuestas para regular el uso de estos equipos, pues solo en los primeros meses de 2018 se produjeron 273 accidentes de monopatines eléctricos en 44 ciudades del país(...)”²
- “(...) [varias ciudades españolas](#), como Madrid y Barcelona, han regulado ya el uso de los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y otras, como Valencia o Zaragoza, preparan normativas de inminente aplicación(...)”³
- “(...) A medida que los usuarios heridos por patinetas eléctricas se trasladan a los centros de urgencias de todo Estados Unidos, los médicos se apresuran a documentar una tendencia que muchos ven como una creciente crisis de seguridad pública. En Salt Lake City, donde las e-scooters han empezado a proliferar en las calles de la ciudad desde junio, un hospital reveló que ha visto un aumento del 161 por ciento en el número de visitas que involucraban el uso de estas patinetas

² Tomado de <https://www.elespectador.com/economia/los-monopatines-electricos-de-grin-llegaron-bogota-articulo-828636>

³ Tomado de https://elpais.com/politica/2018/12/13/actualidad/1544706494_830024.html

después de comparar sus últimas estadísticas con el mismo período del año anterior (...).”⁴

- Caso de accidente en Cali:



Imagen 5. Tomada de https://twitter.com/Caracol_Cali/status/1108377252167745536

⁴ Tomado de <https://www.infobae.com/america/wapo/2018/09/29/los-centros-de-emergencia-advierten-un-aumento-de-accidentes-con-patinetas-electricas/>



Imagen 6. <https://twitter.com/adncali/status/1108413785402994689>

Situación de movilidad en Bogotá y necesidad del Proyecto de Acuerdo

Teniendo en cuenta este contexto, y la necesidad de Bogotá por promover una movilidad eficiente, multimodal y sostenible. Considerando que la misma es una ciudad en la que “se movilizan diariamente más de siete millones de personas y se realizan alrededor de diez millones de viajes diarios, de los cuales actualmente se estima que el 75% se efectúan en transporte público”⁵, a su vez, de acuerdo con recientes estudios de la Universidad Libre, “más de 835.000 personas en la ciudad se movilizan actualmente en este alternativo medio de transporte (bicicleta). Al comparar el uso de los medios de transporte, en recorridos

menores a 5 kms, la bicicleta es el recurso de movilidad más utilizado con un 65%, seguida

⁵ Tomado de

file:///C:/Users/daparada/Downloads/7223_Operaci%C3%B3n_y_Control_del_Sistema_de_Transporte_P%C3%BAblico.pdf

del carro particular 10%, taxis 10%, Transmilenio 8% y motos 7%”. Es fundamental resaltar algunos hallazgos de ese estudio, por ejemplo, que “solo el 60% de la bici usuarios utilizan elementos de seguridad. Según el estudio, seis de cada diez ciclistas en Bogotá usan casco y chaleco reflexivo (..) Más del 70% de los accidentes en bicicleta se presentan por la falta de visibilidad de los bici usuarios debido a que sus chalecos o cascos no tienen colores llamativos, esto sumado a que solo cerca del 30% de las bicicletas tienen luces reflectoras que facilitan su notoriedad en las noches (..) Por accidentabilidad, de cada 100 incidentes de tránsito que se presentan en la capital del país, cuatro comprometen a bici usuarios, generando más de 2.100 lesionados en lo corrido del año. Los siniestros mortales, según la investigación realizada en el 2018, han ido aumentando en los últimos años. Actualmente, este número supera los 75 fallecidos.”⁶

Es así, que se propone el presente Proyecto de Acuerdo con el propósito de tender puentes de colaboración entre el sector privado (empresas de economía colaborativa) y el Distrito, para conseguir que: los usuarios, socios y empleados, de estas plataformas tecnológicas, que realizan actividades que impactan la movilidad de la ciudad, lo hagan de una forma responsable. Promoviendo el cumplimiento del Código de Transito y la movilidad sostenible de la ciudad.

3. ANTECEDENTES NORMATIVOS – SUSTENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA:

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.

⁶ Tomado de <http://www.unilibre.edu.co/bogota/ul/noticias/noticias-universitarias/3651-estudio-de-la-universidad-libre-revela-completa-radiografia-del-uso-de-la-bicicleta-en-bogota>

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

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

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

ARTÍCULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

ARTÍCULO 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

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

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

LEY 769 DE 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones (...)

ARTÍCULO 45. Ubicación. (...) Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

ARTÍCULO 76. Lugares prohibidos para estacionar: Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

PEATONES

ARTÍCULO 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido. Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas. Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad

y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello. Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe

hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas: No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de

dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal. Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.
2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.

LEY 1801 DE 2016. POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE POLICÍA Y CONVIVENCIA.

ARTÍCULO 139. Definición del espacio público. Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; (...)

DE LA LIBERTAD DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN

ARTÍCULO 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

DE LA MOVILIDAD DE LOS PEATONES Y EN BICICLETA

ARTÍCULO 142. Ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales o municipales promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas, como una alternativa permanente de movilidad urbana o rural teniendo en cuenta en especial los corredores más utilizados en el origen y destino diario de los habitantes del municipio.

ARTÍCULO 143. Reglamentación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

ACUERDO DISTRITAL 087 DE 2003.

POR EL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA EL ADECUADO USO, DISFRUTE Y APROVECHAMIENTO DE LOS ESPACIOS ALTERNATIVOS Y COMPLEMENTARIOS DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO CAPITAL.

ARTÍCULO 1: Para todos los efectos del presente Acuerdo, entiéndase como Espacios Alternativos y Complementarios de Transporte, en el Distrito Capital, las ciclorrutas, ciclo parqueaderos, ciclo puentes y todos aquellos espacios que permiten mejorar la movilidad urbana y que tienden a reducir la contaminación y la congestión vial en la ciudad. CIRCULAR 006 DE 2018 DEL 12 DE DICIEMBRE DE 2018, EXPEDIDA POR LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

SOBRE SEGURIDAD VIAL

I. La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), como autoridad de tránsito en el Distrito Capital debe implementar y ejecutar el Plan Distrital de Seguridad Vial (Decreto 813 de 2017) en su jurisdicción, teniendo como objetivo "reducir a 10 años un 35% del total de muertes y heridos graves por siniestros, lo que equivale a un 3.5% anual", así como promover un sistema de transporte seguro, que vela por la vida y salud de todos sus usuarios, garantizando su protección y seguridad sin importar el modo de transporte que elija bajo la política de Visión Cero que establece: "Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables. Por esto, es importante establecer acciones encaminadas a la protección de aquellos usuarios que utilizan los vehículos tipo patinetas, con o sin motor. Ahora bien, la SDM, como autoridad de tránsito, en concordancia con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 18 de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, debe incentivar el uso del casco, por prudencia en el uso de estos vehículos. Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es preciso establecer las siguientes recomendaciones para circular dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C. a los usuarios de vehículos tipo patinetas, con o sin motor: ✓ Transitar a una velocidad máxima de 20 km/h, para garantizar su capacidad de reacción ante cualquier imprevisto. ✓ Utilizar el casco abrochado y ajustado. El casco debe cumplir 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. ✓ No manipular dispositivos móviles. ✓ Utilizar elementos reflectivos sobre el vehículo de manera frontal, lateral y posterior. ✓ No transitar en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas.

SOBRE ESTACIONAMIENTOS

La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), señala en su artículo segundo, que un vehículo es "Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público." Con lo cual es claro que las patinetas son vehículos a la luz de nuestra legislación. Al ser considerados vehículos, les aplican las siguientes restricciones al estacionamiento que señala la Ley 769 de 2002: "1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación. 2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce. 3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos. 4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos. 5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos. 6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización. 7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas. 8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera. 9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad. 10. En curvas. 11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados. 12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban, 13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas." Subrayado fuera de texto." Así mismo, es importante recordarles a los usuarios de este tipo de vehículos que el Decreto Distrital 190 de 2004 (Plan de Ordenamiento Territorial), en su artículo 196 estableció la prohibición de estacionamientos de vehículos en: a. Calzadas paralelas. b. Zonas de control ambiental. c.

Antejardines. d. Andenes. Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es preciso establecer las siguientes recomendaciones para estacionar dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C. a los usuarios de vehículos tipo patinetas, con o sin motor, y a las empresas que ofrecen este servicio: ✓ No estacionar vehículos tipo patinetas, con o sin motor, en los sitios señalados en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, y en aquellos señalados en el artículo 196 del Decreto Distrital 190 de 2004 (Plan de Ordenamiento Territorial). III. SOBRE LA CIRCULACIÓN Todo tipo de vehículo, incluyendo vehículos tipo patinetas, con o sin motor, deben transitar de acuerdo a lo

regulado por la autoridad de tránsito competente, en este caso por la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta factores como la seguridad vial de los usuarios. Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es preciso establecer las siguientes recomendaciones en cuanto a la circulación de vehículos tipo patinetas, con o sin motor, en Bogotá D.C.:

✓ No transitar por andenes.

✓ No transitar por vías arteriales. si Transitar por ciclorrutas en vía y fuera de vía. ✓ Circular por la calzada en aquellos casos en los que no existe ciclorruta. La Secretaría Distrital de Movilidad, por medio de acto administrativo motivado, reglamentará la circulación de vehículos tipo patinetas, con o sin motor, dentro del Distrito Capital, con el fin de que se acaten de manera obligatoria tanto por los usuarios, como por las empresas que ofrecen este servicio.

SOBRE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA PÚBLICO DE BICICLETAS

ACUERDO 123 DE 2020 CONCEJO DE BOGOTÁ “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”

Artículo 72. Autoridad Regional de Transporte.

Con el propósito de asegurar el correcto desarrollo de los proyectos de transporte masivo regionales y urbanos y con base en lo establecido el artículo 183 de la Ley 1753 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, la Administración Distrital propenderá por la creación de la autoridad regional de transporte. Así mismo, el Distrito Capital podrá participar con los municipios de la Bogotá - Región, en la constitución de un ente gestor del transporte masivo para la región. Bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza de sector y autoridad de transporte de Bogotá D.C., se deberá recurrir a los espacios interinstitucionales existentes, como el Comité de Integración Territorial, la Región Administrativa y de Planeación Especial, o a la creación de nuevos espacios para realizar la coordinación requerida en la planeación, estructuración, construcción, operación y demás actividades necesarias para los sistemas de transporte regionales.

Artículo 94. Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito.

Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM derechos de tránsito, tales como: planes de manejo de tránsito (PMT), estudios de tránsito, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía. De esta responsabilidad se exime a los contratistas de obra que estén trabajando en obras del Distrito, para los cuales la SDM definirá los mecanismos de cooperación para gestionar y aprobar directamente por entidad de tránsito dichos estudios y trámites. La SDM definirá para las organizaciones sin ánimo de lucro, un mecanismo alternativo de compensación. Estos estudios deberán garantizar la circulación de biciusuarios y peatones de manera ininterrumpida.

Los elementos de la tasa son los siguientes:

Hecho Generador: La solicitud de revisión, evaluación y seguimiento de los estudios requeridos para la aprobación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras y eventos, Estudios de Tránsito (ET), Estudios de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU)

Estudios de cierres viales por eventos, Diseños de señalización, y en general todos los estudios requeridos para la aprobación de trámites de derechos de tránsito.

Sujetos Pasivos: Personas naturales y/o jurídicas de derecho privado que presenten ante la Secretaría Distrital de Movilidad solicitudes para la revisión, evaluación y seguimiento de los estudios requeridos para la aprobación de Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras y eventos, Estudios de Tránsito (ET), Estudios de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU), estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, y en general todos los estudios requeridos para la aprobación de trámites de derechos de tránsito. No serán sujetos pasivos del cobro de derechos de tránsito las entidades públicas.

Sujeto Activo: La Secretaría Distrital de Movilidad.

Tarifa: La Secretaría Distrital de Movilidad definirá la tarifa de acuerdo con el siguiente sistema y método. La tarifa se fijará en Unidades de Valor Tributario entre 10 y 125 UVT de conformidad con la complejidad técnica y los costos asociados al respectivo trámite.

Parágrafo. Los recursos recaudados por estos nuevos trámites deberán ser destinados a la financiación del Propósito 4, especialmente al Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

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

Parágrafo. La Secretaría Distrital de la Mujer participará en la planeación e implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, para garantizar la estructuración de este Sistema bajo un enfoque de género, con medidas operativas y de seguridad, que promuevan y aumenten los viajes de las mujeres en bicicleta.

Artículo 108. Registro Obligatorio de bicicletas. Con el fin de que las autoridades cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bogotá, el registro del que trata el artículo 1o del Decreto 790 del 2018 será de carácter obligatorio. Los propietarios de bicicletas no registradas contarán con doce (12) meses contados a partir de la entrega en vigencia del presente Acuerdo para hacer el registro. La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico coordinará con el gremio de distribuidores y comercializadores para registrar bicicletas antes de su comercialización. La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia establecerán los mecanismos necesarios para facilitar el registro de las bicicletas por parte de sus propietarios.

Artículo 115. Vehículos híbridos sin restricción de circulación. Con el propósito de contribuir a una mejora de la calidad del aire, por medio del uso de tecnologías más limpias y asequibles, se exceptúa de la restricción de circulación a los vehículos híbridos.

4. COMPETENCIA

De conformidad con el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993-Estatuto Orgánico de Bogotá D.C., el Cabildo Distrital es competente para:

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

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

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

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

5. BIBLIOGRAFÍA

ALFONSO, R. (2016): "Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social", CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Socialy Cooperativa, 88, 231-258.

Algar, R. (2007). Collaborative Consumption. Obtenido de <https://goo.gl/WiyefW>

ARN. (2012). Obtenido de <http://www.reincorporacion.gov.co/es/la-reintegracion/Paginas/corresponsabilidad.aspx>

Botsman, R., & Rogers, R. (2010). What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption.

CEPAL. Trabajo, familia y cambios en la política pública en América Latina: equidad, maternalismo y corresponsabilidad. (2014). Merike Blofield y Juliana Martínez F, 111.

Doménech, G. (2015). La regulación de la economía colaborativa. Revista práctica de Derecho CEFLegal, 61-104. Obtenido de La regulación de la Economía Colaborativa.

Instituto de Estudios Urbanos . (17 de Mayo de 2018). Instituto de Estudios Urbanos Universidad Nacional. Obtenido de <http://ie.u.unal.edu.co/noticias-del-ieu/item/como-lograr-una-movilidad-sostenible>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (s.f.). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Obtenido de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>

Slee, T. (2016). Lo tuyo es mio. España, Estados Unidos: Penguin Random House.

Veeduría Distrital. (2017). Descripción y análisis de la política pública de mujeres y equidad de género del Distrito Capital.

Velásquez, J, & Martínez, R (2017) El impacto que posee la economía colaborativa soportada en las TIC como instrumento para la generación de estrategias de transformación empresarial en las mipymes del departamento de Antioquia. (Trabajo de grado Administración de Negocios). Contaduría Pública). Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Ciencias Empresariales, Bello.

6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

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

Firmas

JUAN JAVIER BAENA

Concejal de Bogotá Autor

CARLOS FERNANDO GALÁN

Concejal de Bogotá

Autor

MARISOL GOMÉZ GIRALDO

Concejal de Bogotá

Autor

PROYECTO DE ACUERDO No. 395 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS EMPRESAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA QUE PRESTEN SERVICIOS Y/O HAGAN USO DE MEDIOS DE MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ALTERNATIVA SOSTENIBLE”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas el numeral 19 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Adoptar medidas para la promoción de una movilidad corresponsable, con las empresas de economía colaborativa que presten servicios y/o hagan uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible. Esto, con el propósito de promover la aplicación del código de tránsito y de contribuir a la movilidad sostenible en Bogotá.

PARÁGRAFO 1. Se considerará como empresas de economía colaborativa con incidencia en la movilidad de Bogotá, a aquellas que, mediante plataformas tecnológicas tipo aplicación (app), prestan servicios y/o hacen uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible.

PARÁGRAFO 2. Por movilidad corresponsable, se entiende la responsabilidad compartida entre el sector empresarial y el Distrito, para que las empresas de economía colaborativa se comprometan a que sus socios, empleados y usuarios (según corresponda) cumplan el código de tránsito y hagan uso de alternativas de movilidad sostenible (peatonal, en bicicleta y en patineta, entre otros).

ARTÍCULO 2. FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN. La Secretaría Distrital de Movilidad tendrá a su cargo el desarrollo del presente Acuerdo y desarrollará acciones que den cumplimiento a los siguientes objetivos:

1. Promoverá e implementará una estrategia de coordinación con cada una de las empresas de economía colaborativa, que tienen incidencia en la movilidad de la ciudad para que estas últimas implementen Planes De Movilidad Corresponsable en su organización.
2. La Secretaría Distrital de Movilidad y la Administración Distrital, estudiarán la posibilidad de ofrecer beneficios a las empresas y usuarios de las plataformas de economía colaborativa que prestan servicios y/o hacen uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible, para que las mismas implementen Planes De Movilidad Corresponsable en su organización.
3. Los Planes de Movilidad Corresponsable, entre otros aspectos definidos por la Administración Distrital, promoverán el cumplimiento del código de tránsito entre los empleados y socios de las empresas de economía colaborativa que prestan servicios y/o hacen uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible.
4. La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará una guía metodológica para la elaboración de Planes De Movilidad Corresponsable. Y definirá los parámetros para acompañar la implementación de los mismos.

PARÁGRAFO. Presentarán Planes de Movilidad Corresponsable a la Secretaría Distrital de Movilidad, todas las empresas de economía colaborativa que presten servicios y/o hagan uso de medios de micromovilidad y movilidad alternativa sostenible.

ARTÍCULO 3. COMUNICACIÓN Y RESULTADOS. La Secretaría Distrital de Movilidad y la Administración Distrital, divulgarán anualmente, a través de los canales de comunicación que consideren, los resultados y avances de medias implementadas para la promoción de una movilidad corresponsable, en particular, los resultados de la implementación de Planes

de Movilidad Corresponsable, con las empresas de economía colaborativa que tienen incidencia en la movilidad de la ciudad.

ARTÍCULO 4. REGLAMENTACIÓN. La Administración Distrital expedirá la respectiva reglamentación, en los doce (12) meses siguientes a la sanción del presente Acuerdo.

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

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA

Presidente Concejo de Bogotá, D.C.

NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO

Secretaria General de Organismo Control

Alcaldesa Mayor de Bogotá, D.C

PROYECTO DE ACUERDO No. 396 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD EN LA IDENTIFICACIÓN DE LOS ASISTENTES A EVENTOS PÚBLICOS MASIVOS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO

1.1 Objetivo General

El objetivo general del presente proyecto que se pone a consideración del Honorable Concejo de Bogotá es brindar mayor tranquilidad y seguridad a los ciudadanos del Distrito Capital que asistan a eventos públicos a través de la identificación de los asistentes.

1.2 Objetivos Específicos

- Mejorar los índices de seguridad personal en los eventos masivos en el Distrito Capital.
- Prevenir hechos delictivos y de infracción a las normas policivas en los eventos masivos en el Distrito Capital.
- Permitir la identificación de presuntos infractores de normas penales y de policía, facilitando la investigación judicial.
- Implementar un sistema de registro público de información de las personas que han incitado o cometido actos que atenten contra la convivencia dentro de los escenarios donde se desarrollen eventos públicos.
- Llevar un control de las personas que asisten a eventos públicos.

2. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE DEL PROYECTO

La Secretaría Distrital de Gobierno de Bogotá D.C., indica como actividad de aglomeración de público:

“toda reunión de un número plural de personas producto de una convocatoria individual o colectiva, abierta, general e indiferenciada.”

Clasificación de las aglomeraciones de público. Las actividades de aglomeración de público, se clasifican así:

1. Según Complejidad

Alta Complejidad: *Corresponde a los eventos que generan afectación al normal funcionamiento de la ciudad; con un alto impacto a las condiciones de salubridad, seguridad y convivencia y una alta probabilidad que se generen riesgos en el interior y/o en el exterior del evento.*

Media Complejidad: *Corresponde a los eventos que no generan afectación al normal funcionamiento de la ciudad, con un impacto moderado a las condiciones de salubridad, seguridad y convivencia y una media probabilidad que se generen riesgos en el interior y/o en el exterior del evento.*

Baja Complejidad: *Corresponde a los eventos que no generan ninguna afectación en el exterior del evento, con un impacto bajo a las condiciones de salubridad, seguridad y convivencia y con una baja probabilidad de generarse un riesgo en el interior del evento. Por lo tanto los organizadores deberán contar con los recursos físicos y humanos mínimos que establezca el Plan de emergencias y contingencias tipo para baja complejidad, elaborado por el FOPAE y no requiere registro en SUGA.*

2. Según su naturaleza, en:

Espectáculos públicos: *Se entiende por espectáculo público toda actividad de aglomeración de personas con fines de recreación colectiva, entretenimiento, encuentro y convivencia ciudadana, que se lleve a cabo como consecuencia de una invitación pública, general e indiferenciada, en la que los asistentes disfrutan y comparten distintas expresiones culturales.*

Espectáculos públicos de las artes escénicas: *Son espectáculos públicos de las artes escénicas las representaciones en vivo de expresiones artísticas en teatro, danza, música, circo sin animales, magia y todas sus posibles prácticas derivadas o creadas a partir de la imaginación, sensibilidad y conocimiento del ser humano, que congregan la gente por fuera del ámbito doméstico.*

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 3o de la Ley 1493 de 2011, no se consideran espectáculos públicos de las artes escénicas, pero si actividades especiales de aglomeración de público: los cinematográficos, corridas de toros, deportivos, ferias artesanales, desfiles de modas, reinados, atracciones mecánicas, peleas de gallos, de perros, circo con animales, carreras hípcas, ni

desfiles en sitios públicos con el fin de exponer ideas o intereses colectivos de carácter político, económico, religioso o social.

Actividades Especiales de Aglomeraciones de público: *Además de las señaladas anteriormente se consideran como actividades especiales de aglomeración entre otras, las que tengan un carácter institucional, comercial, congresos, bazares, actividades de recreación pasiva, las que se realizan en parques de diversión, atracciones y dispositivos de entretenimiento, ciudades de hierro, parques acuáticos y temáticos y centros interactivos, las convocadas con ocasión de programas de radio y televisión, o que sean consecuencia de una invitación individual y personalizada, dirigida a los(as) ciudadanos(as) para una actividad de carácter particular o privada, que trascienda el ámbito familiar.*

(...)

Partidos de fútbol profesional: *Los partidos de fútbol profesional, por tener estatuto legal propio, se consideran, para efectos del presente Decreto como una aglomeración de público especial.”¹*

Existe un vacío en Colombia sobre el control de las personas que ingresan a las actividades de aglomeración de público, pues cuando se asiste a un evento de gran magnitud de personas no se sabe quiénes están presentes en el espectáculo, el organizador no tiene conocimiento total de la identificación de quienes acuden al programa; circunstancias que han causado riesgo para la seguridad de estas actividades, pues al presentarse un altercado entre los asistentes, hurto, venta de sustancias alucinógenas, lesiones personales, inclusive homicidios, y cualquier otra clase de actos que atenten contra la convivencia del evento, no es posible o hay una gran dificultad para identificar a los autores de estos actos.

No es válido que, en la actualidad, y a pesar del auge de la tecnología como método de control, Bogotá aun no cuente con una técnica para identificar a los asistentes de un evento público, a pesar de la infinidad de incidentes que se presentan en estas actividades.

De acuerdo con el Diario el Tiempo (2018), en tan solo tres de los cementerios más grandes de Bogotá se pueden contar unos 463 hinchas muertos, de los cuales entre 2004 y 2017 se calcula unos 135 fallecidos por riñas entre barras bravas.

¹ <http://www.gobiernobogota.gov.co/transparencia/tramites-servicios/permiso-espectaculos-publicos-diferentes-las-artes-escenicas>

Equipo de Fútbol ▼	Cementerio Apogeo	Cementerio Central	Cementerio Chapinero
América de Cali	4	15	10
Atlético Nacional	34	44	33
Deportivo Cali	1	1	4
Independiente Santa Fe	9	36	26
Junior de Barranquilla	1	1	2
Millonarios Fútbol Club	51	113	74
Once Caldas	1	0	1

Datos tomados de <https://www.eltiempo.com/datos/cuantas-tumbas-de-hinchas-del-futbol-hay-en-bogota-245120>

Además, se han presentado casos como el de agresiones a hinchas por no ver los partidos de pie (EL COLOMBIANO, 2017) o peleas entre aficionados (RCN RADIO, 2018).

Sobre este punto, es importante reiterar que el pasado 03 de agosto de 2021 cuando se volvió a tener público en el estadio Nemesio Camacho el Campín, aficionados del Atlético Nacional irrumpieron en la tribuna norte -espacio destinado para la asistencia familiar-amedrentando a los simpatizantes de Independiente Santa Fe. Si bien dicho evento no registró ningún muerto, si se presentaron peleas que pueden ser fácilmente calificadas como una tentativa de homicidio.

De no ser por la presión en medios de comunicación y redes sociales, la individualización de estas personas hubiera sido muy difícil. La idea es que, al contar con una identificación previa, estas situaciones, de presentarse, podrían tener un castigo mucho más rápido.

En otros eventos de asistencia masiva, como los conciertos celebrados en el parque Simón Bolívar también encontramos muestras de incidentes que atentan contra la convivencia de los espectadores, según la emisora LA FM (2017) en la versión 21 de Hip-Hop al parque en donde asistieron 74 mil personas, se presentaron riñas que dejaron tres policías lesionados, 10 personas heridas, daños en paredes y paraderos aledaños al parque.

Estos actos vandálicos no se han presentado únicamente en Colombia, uno de los grupos que fueron más reconocidos en el mundo por su violencia eran los *Hooligans* en Inglaterra; conforme a la BBC (2015) para los años 80 el hooliganismo era un grupo organizado e

imposible de ignorar, cada juego era escenario de una pelea. Este país tomo medidas como instalación de Cámaras de Circuito Cerrado de Televisión, reformas judiciales que penalizaban con cárcel los desmanes y, además, prohibición de ingreso a los estadios.

Gran Bretaña implementó algunas de las siguientes medidas (La Nación, 2018):

- Prohibir de por vida la entrada de los hinchas violentos a los partidos
- Hacer efectivas penas de prisión
- Su multó a buses, aviones y bares que recibían a los violentos.
- Se creó grupo élite de policía que se infiltró en las barras.
- Los equipos formaron su propia seguridad: “stewards”, para que la policía pudiese estar en las calles.
- Se unificaron las medidas de seguridad en los estadios.
- Se implementaron cámaras de vigilancia y lectores de huellas dactilares.
- Se carnetizaron las barras.
- Se incrementó el valor de las entradas.

Actualmente, tanto en Europa como en algunos países de Sur América se ha venido implementando nuevos protocolos de ingreso y control para los asistentes a eventos públicos, con el fin de contrarrestar los actos vandálicos que se presentan en estos escenarios, disminuir la accidentalidad y los siniestros, y garantizar una mejor seguridad a los espectadores.

Un modelo del cambio en las medidas que se han venido tomando para la celebración de eventos públicos, es el del ingreso a los estadios, se tiene por ejemplo que para el ingreso de los asistentes a los torneos organizados por la Federación Internacional de Fútbol Asociación (FIFA) se establece en el reglamento de Seguridad lo siguiente:

“Registro de personas que acceden a un recinto

Según la evaluación del peligro, todas las personas que entran a un estadio que ha sido registrado deberán someterse a un control.

- a) ***No se permitirá acceder al estadio a ninguna persona que se niegue a ser registrada.***
- b) *Se registrará a todas las personas que ingresen al estadio, incluidos todos los miembros del personal, proveedores de mercancías, voluntarios y el público.*
- c) ***Se avisará al público que se efectuará un cacheo.*** *Se recomendará a los espectadores llegar temprano al estadio y no llevar bolsos. Esta recomendación podría hacerse, por ejemplo, mediante una nota en los boletos de entrada o avisos en sitios web o en la publicidad previa al torneo. Esta información se completará con una lista de los objetos prohibidos.*
- d) (...)

e) *Si se utilizan equipos de detección, como detectores metálicos o escáneres, asegurarse de que las personas que los manejen hayan comprendido su modo de funcionamiento y sus limitaciones.(...)*”

Así como en el Código de Conducta del Estadio de la Copa Mundial en Rusia que expresa:

3. ACCESO AL ESTADIO

3.2. En virtud de la ley federal n. 108-FZ del 7 de junio de 2013, las autoridades rusas solicitarán a los espectadores que lleven y presenten un documento de identidad personalizado (tarjeta de hinchas) para tener acceso al estadio en un día de partido.²

El riesgo de eventos delincuenciales, e incluso terroristas es un fenómeno mundial, en ciudades como Londres también se han presentado ataques como el del pasado mes de mayo de 2017 en el estado Manchester Arena para el concierto de Ariana Grande, con 22 personas muertas y 59 heridas. Situación que prendió las alarmas sobre la seguridad en espectáculos públicos y generó más medidas de seguridad, tales como el refuerzo policial y las requisas³.

La seguridad debe ser una prioridad de las autoridades, y una de las mejores formas de garantizarla es prevenir los hechos delincuenciales, a través, por ejemplo, del uso de las herramientas tecnológicas.

HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS Y SEGURIDAD

En la actualidad, plataformas como *tuboleta*, *primerafila*, *ticketshop*, *ticketexpress*, entre otros, permiten adquirir las entradas a los espectáculos sin necesidad de asistir a las taquillas de los escenarios, y en la práctica, la mayoría de las personas hacen uso de estos servicios, pagando, generalmente con tarjetas de crédito.

Lo anterior permite tener un primer filtro de identificación de los usuarios, teniendo en cuenta que muchos de los espectáculos cuentan con puestos numerados.

² Código de Conducta del Estadio, Copa FIFA Confederaciones Rusia 2017 y Copa Mundial de la FIFA Rusia 2018, Moscú 2016.

³ El País. (23/05/2017). *Scotland Yard refuerza la seguridad en Londres tras el atentado de Manchester*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2017/05/23/actualidad/1495558433_754820.html.

Así por ejemplo, en el Campín, es factible ubicar una silla, de acuerdo a su ubicación en la gradería. Igual sucede con el Coliseo Movistar Arena, con capacidad para 14 mil espectadores.



- | | |
|---|--|
| ■ 1. Occidental preferencial platea (5,6,7). | ■ 10. Norte alta (4,5,6,7,8,9). |
| ■ 2. Occidental preferencial sur (1,2,3,4). | ■ 11. Norte baja (1,2,3,4,5,6). |
| ■ 3. Occidental preferencial norte (8,9,10,11). | ■ 12. Oriental general sur (1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12). |
| ■ 4. Occidental general sur (7,8,9,4,1). | ■ 13. Oriental general norte (1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12). |
| ■ 5. Occidental general norte (6,3,1,2,3). | ■ 14. Oriental preferencial norte (1,2,3,4,5,6,7,8,9). |
| ■ 6. Occidental platea baja (2). | ■ 15. Oriental preferencial sur (1,2,3,4,5,6,7,8,9). |
| ■ 7. Occidental platea alta (5). | ■ 16. Oriental platea (1,2,3,4,5,6,7). |
| ■ 8. Sur alta (1,2,3,4,5,6). | ■ 17. Oriental preferencial central (1,2,3,4,5). |
| ■ 9. Sur baja (1,2,3,4,5,6). | |

Gráfico: [pagina web Independiente Santa fe:](http://independientesantafe.com/boleteria/informacion-estadio/)



Foto: Alcaldía Mayor de Bogotá, recuperado de <http://www.bogota.gov.co/temas-de-ciudad/cultura-y-recreacion/coliseo-movistar-arena-en-bogota>

Para eventos tales como conciertos en el Parque Metropolitano Simón Bolívar, si bien existen sectores sin silletería, si se puede dividir en cuadrantes, que podrían llenarse en la medida en que asista el espectador, descargando en una base de datos en tiempo real su ubicación.

De otro lado, estos sitios cuentan con sistemas de Circuito Cerrado de Televisión -CCTV- que permiten conocer lo que pasa en el espectáculo y quienes están en él. Además, con aparatos como drones, se puede inspeccionar prácticamente cualquier lugar del evento.

Igualmente, lectores de códigos de barras que se utilizan para verificar las cédulas de ciudadanía, permiten conocer en tiempo real que quien compra una boleta sea el titular de esta cédula, así como máquinas que permiten reconocer la autenticidad de las boletas.

Entonces, hoy existen todos los elementos que permiten conocer quién está ubicado en una silla, o al menos, el sector de un evento masivo. Entonces, surge la pregunta ¿por qué no se sabe quién infringió la norma?

Con el presente Proyecto de Acuerdo Distrital se pretende dictar los lineamientos básicos que permitan al Distrito Capital reglamentar la plena identificación de las personas que asisten a los eventos públicos, situación que permitirá prevenir desmanes, riñas, delitos y demás infracciones a la ley, además de coadyuvar en ubicación de las personas en eventos catastróficos.

Ahora, cabe la pregunta ¿se restringen derechos fundamentales con esta iniciativa?, a todas luces no, no se restringe la libertad de locomoción ni asistencia a eventos, ni el derecho a la intimidad, teniendo en cuenta que es para eventos públicos.

A nivel Distrital, el aprovechamiento económico del espacio público está regulado por el Decreto 552 de 26 de septiembre de 2018 “Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”; en este Decreto se establecen una serie de definiciones acerca de qué es espacio público, los fines de la regulación, los mecanismos de retribución, las autoridades recaudadoras, entre otros:

“Artículo 2º.- Objetivos. *El Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público tiene los siguientes objetivos:*

- a) Concretar los lineamientos de aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital de Bogotá.*
- b) Definir y clasificar las diferentes modalidades de aprovechamiento económico del espacio público e instrumentos para su administración en el Distrito Capital de Bogotá.*
- c) Establecer las actividades, la temporalidad y los instrumentos para acceder al aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital de Bogotá.*
- d) Identificar las competencias de las Entidades Administradoras del Espacio Público y de las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.*
- e) Establecer los lineamientos orientadores para el cálculo de la retribución económica del espacio público en el Distrito Capital de Bogotá.*

“Artículo 6º.- Fines. *Los fines del Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público - MRAEEP son los siguientes:*

- a) Prevenir o erradicar la ocupación indebida del espacio público.*
- b) Generar retribuciones que contribuyan al mantenimiento y sostenibilidad del espacio público.*
- c) Propender por la integridad, el uso común y el libre acceso del espacio público cuando se realicen actividades de aprovechamiento económico.*

d) Corregir las externalidades negativas que se generan por el aprovechamiento económico del espacio público cuando se realizan sin contar con el respectivo contrato o acto administrativo por parte de la entidad competente.

e) Definir la temporalidad de las actividades con o sin motivación económica en el espacio público del Distrito Capital de Bogotá, de acuerdo con su respectiva modalidad.

f) Generar conciencia en la ciudadanía del respeto al espacio público y de su no utilización con fines de explotación económica sin el respectivo contrato o acto administrativo expedido por parte de la entidad competente.”

Además, el Distrito Capital cuenta con una normatividad que permite el cobro por utilización del espacio público, incluidos bienes como el Estadio, el Coliseo, los Parques Metropolitanos y demás bienes de uso público y fiscales.

Igualmente, está reglado qué entidad tiene función para la administración de estos espacios, así, de acuerdo con el artículo 2º del Acuerdo Distrital 4 de 1978⁴ son funciones del IDRD:

1. “Formular políticas para el desarrollo masivo del deporte y la recreación en el Distrito Especial, con el fin de contribuir al mejoramiento físico y mental de sus habitantes, especialmente de la juventud.
2. Coordinar con otras instituciones oficiales o privadas, dedicadas a estas materias, el planeamiento y ejecución de sus programas.
3. Participar en la financiación y organización de competencias y certámenes nacionales e internacionales con sede en Bogotá.
4. Promover las actividades de recreación en los parques de propiedad distrital, conservar y dotar las unidades deportivas y procurar el establecimiento de nuevas fuentes de recreación.
5. Adquirir y enajenar a cualquier título los bienes muebles o inmuebles, cuando lo requiera el cumplimiento de sus fines.
6. Administrar los escenarios deportivos de modo que dentro de criterios de esparcimiento para los ciudadanos, permitan ingresos en taquillas para atender al mantenimiento y mejoramiento de los mismos.”

El artículo 12 del Acuerdo Distrital 4 de 1978 dispuso como patrimonio del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte

⁴ ACUERDO DISTRITAL 4 DE 1978 “Por el cual se crea el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte.”

1. “Los Bienes que administra el Fondo Rotatorio de Espectáculos Públicos, a saber: Unidad Deportiva "El Campín", Plaza de Toros de Santamaría, Velódromo Primero de Mayo, Museo Taurino.
2. La Escuela de Fútbol.
3. Los Parques de Recreación de propiedad de la Lotería de Bogotá, y del Distrito Especial.
4. Los bienes que como persona jurídica adquiera a cualquier título y las rentas de los mismos.
5. Los ingresos provenientes de la Administración y de los distintos bienes que se le asigne por el presente Acuerdo.
6. Los aportes oficiales.
7. Las donaciones de cualquier orden.
8. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto del Distrito.
9. El producto de los bienes que adquiera en el futuro por razón de la prestación de servicios o por cualquier otros concepto, de acuerdo con sus finalidades.
10. Los cobros por servicios técnicos que preste a otras entidades, de conformidad con las normas que establezca la Junta Directiva.”

Así, si se puede aprovechar económicamente el espacio público, también se debe garantizar, coordinadamente con los particulares que lo usufructúan, que sea seguro.

Atendiendo al Principio Constitucional de la Colaboración Armónica entre Entidades Estatales, corresponde dentro del Distrito Capital a sus Secretarías y demás Dependencias establecer las reglamentaciones específicas que desarrollen este Proyecto de Acuerdo, lideradas por las Secretarías de Gobierno, de Seguridad, Convivencia y Justicia, de Cultura, Recreación y Deporte, e Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

4. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Esta iniciativa ha sido presentada en el periodo anterior por la bancada del Partido Cambio Radical.

- Proyecto de acuerdo 499 de 2018: Ponencia positiva de la H.C. Nelly Patricia Mosquera y ponencia negativa del H.c. Jorge Torres

- Proyecto de acuerdo 034 de 2019: Ponencia positiva de los H.C. Daniel Palacios y Javier Santiesteban

- Proyecto de acuerdo 242 de 2019: Archivado

- Proyecto de acuerdo 305 de 2019: Ponencia positiva del H.C. Daniel Palacios y ponencia negativa del H.C. José David Castellanos

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El Concejo Distrital es competente para aprobar la presente iniciativa conforme con lo establecido en el numeral 1º del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el cual señala lo siguiente:

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

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

Dentro del adecuado cumplimiento de las funciones del Distrito está velar por la integridad de sus habitantes.

6. MARCO NORMATIVO

La presente iniciativa encuentra respaldo jurídico en las siguientes disposiciones, así:

Constitución Política de 1991

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

Artículo 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 82, inciso primero: “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”.

Leyes

- Ley 9 de 1989, artículo 7: los municipios están facultados para contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público.
- ley 1341 de 2009 *Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones:*

“Artículo 2°. Principios orientadores. (...) 8. Masificación del Gobierno en Línea. Con el fin de lograr la prestación de servicios eficientes a los ciudadanos, las entidades públicas deberán adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el desarrollo de sus funciones. El Gobierno Nacional fijará los mecanismos y condiciones para garantizar el desarrollo de este principio. Y en la reglamentación correspondiente establecerá los plazos, términos y prescripciones, no solamente para la instalación de las infraestructuras indicadas y necesarias, sino también para mantener actualizadas y con la información completa los medios y los instrumentos tecnológicos.”

- Ley 1801 de 2016, artículo 9: “Las autoridades garantizarán a las personas que habitan o visitan el territorio colombiano, el ejercicio legítimo de los derechos y las libertades constitucionales, con fundamento en su autonomía personal, autorregulación individual y social.”

Artículo 10. Deberes de las Autoridades de Policía. Son deberes generales de las autoridades de Policía:

1. Respetar y hacer respetar los derechos y las libertades que establecen la Constitución Política, las leyes, los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por el Estado colombiano.

3. Prevenir situaciones y comportamientos que ponen en riesgo la convivencia.

8. Colaborar con las autoridades judiciales para la debida prestación del servicio de justicia.

7. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta la Ley 819 de 2003 en su Artículo 7º indica: “Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”.

El presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal adicional a los apropiados mediante el Presupuesto de Bogotá, debido a que los eventuales gastos que genere su implementación están contemplados en los fines del Marco Regulatorio del Aprovechamiento del Espacio Público – MRAEEP establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018, artículo 6, literal b) “Generar retribuciones que contribuyan al mantenimiento y sostenibilidad del espacio público.”

De otro lado, para espacios que no sean públicos, será de cuenta de la persona natural o jurídica que promueva el espectáculo, contar con las herramientas que permitan identificar a los asistentes.

8. BIBLIOGRAFÍA

Diario EL TIEMPO. (14/08/2018). *¿Cuántas tumbas de hinchas del fútbol hay en Bogotá?*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/datos/cuantas-tumbas-de-hinchas-del-futbol-hay-en-bogota-245120>

Emisora LA FM. (23/10/2017). *Hip Hop al Parque en Bogotá terminó en batalla campal*. Recuperado de <https://www.lafm.com.co/bogota/hip-hop-al-parque-bogota-termino-batalla-campal>

BBC MUNDO. (25/01/2015). *Cómo surgieron los "hooligans", los violentos aficionados al fútbol inglés*. Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/01/150122_deportes_historia_hooligans_finde_yv

REGLAMENTO FIFA DE SEGURIDAD EN LOS ESTADIOS, Recuperado de <https://img.fifa.com/image/upload/dowmtomvs3wbsgldhcka.pdf>

CÓDIGO DE CONDUCTA DEL ESTADIO, COPA FIFA CONFEDERACIONES RUSIA 2017 Y COPA MUNDIAL DE LA FIFA RUSIA 2018, Moscú 2016. Recuperado de

<https://resources.fifa.com/image/upload/codigo-de-conducta-del-estadio-2903963.pdf?cloudid=dl04uvlrjnqi9hnteyfl>

Diario EL COLOMBIANO (10/08/2017) La insólita justificación que dio un hincha de Millos por pelea en El Campín. <http://www.elcolombiano.com/deportes/futbol-colombiano/respuesta-de-barra-de-millonarios-a-sancion-por-rina-en-estadio-el-campin-EL7085341>

DIARIO LA NACIÓN. (18/09/2018). *Las 11 medidas que eliminaron a los hooligans en Inglaterra: por qué esa solución no sería efectiva para la Argentina*. Buenos Aires. Recuperado de: "<https://www.lanacion.com.ar/2173148-las-once-medidas-eliminaron-hooligans-canchas-inglaterra> - Copyright © LA NACION

RCN RADIO. (10/09/2018) "Cierran una tribuna de El Campín por enfrentamiento entre hinchas de Millonarios". <https://www.rcnradio.com/bogota/cierran-una-tribuna-de-el-campin-por-enfrentamiento-entre-hinchas-de-millonarios>

Cordialmente,

ADRIANA CAROLINA ARBELAEZ
Concejal de Bogotá
Vocera

YEFER YESID VEGA BOBADILLA
Concejal de Bogotá

ROLANDO GONZALEZ GARCIA
Concejal de Bogotá

PEDRO JULIAN LOPEZ SIERRA
Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No. 396 DE 2021

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN REGULACIONES PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS ASISTENTES A EVENTOS PÚBLICOS MASIVOS”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, especialmente de las conferidas por el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. Garantizar la identificación de todas las personas que asistan a eventos masivos, en espacios públicos y/o privados abiertos al público en la ciudad.

PARÁGRAFO: Las personas que no puedan ser identificadas no podrá ingresar al respectivo evento

ARTICULO SEGUNDO. Los asistentes al respectivo evento que realicen conductas contrarias a lo establecido a la Ley 1801 de 2016 o Código Nacional de Seguridad deberán ser retirados del evento.

ARTICULO TERCERO: Créese una base de datos donde consten los nombres e identificación de las personas que han tenido comportamientos contrarios a la ley 1801 de 2016 o Código Nacional de Seguridad con la intención de evaluar su ingreso a futuros eventos

ARTÍCULO CUARTO. La administración distrital en uso de sus facultades designará las Secretarías y demás Dependencias Distritales competentes para definir, reglamentar y supervisar qué eventos públicos masivos requieren identificación y/o individualización de sus asistentes; así como el procedimiento de utilización de herramientas tecnológicas, personal, protocolos de atención y demás necesarias para el cumplimiento del objeto del Acuerdo.

Parágrafo. La Alcaldía Mayor de Bogotá, o la Secretaría Distrital que designe tendrán un término de doce (12) meses a partir de la promulgación del presente Acuerdo para reglamentar el presente Acuerdo.

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