



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

AÑO II N°. 3227 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO SEPTIEMBRE 7 DEL AÑO 2021

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<b>PROYECTO DE ACUERDO No. 411 DE 2021 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE FOMENTA LA SEPARACIÓN EN LA FUENTE DE RESIDUOS APROVECHABLES EN LAS ENTIDADES DISTRITALES, SE ESTABLECEN ACCIONES AFIRMATIVAS EN FAVOR DE LOS RECICLADORES DE OFICIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	10114
<b>PROYECTO DE ACUERDO No. 412 DE 2021 PRIMER DEBATE</b> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE PREVENCIÓN, PROMOCIÓN Y FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.”.....	10131

### PROYECTO DE ACUERDO No. 411 DE 2021

#### PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE FOMENTA LA SEPARACIÓN EN LA FUENTE DE RESIDUOS APROVECHABLES EN LAS ENTIDADES DISTRITALES, SE ESTABLECEN ACCIONES AFIRMATIVAS EN FAVOR DE LOS RECICLADORES DE OFICIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

#### CONTENIDO

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
  - 1.1. OBJETO
  - 1.2. SUSTENTO JURÍDICO
    - 1.2.1. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.
    - 1.2.2. INICIATIVA DEL PROYECTO DE ACUERDO
    - 1.2.3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA INICIATIVA
  - 1.3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO
    - 1.3.1. LA NECESIDAD DE CONTAR CON LA SEPARACIÓN EN LA FUENTE:
    - 1.3.2. LA POBLACIÓN OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO
    - 1.3.3. LA NECESIDAD DE DEROGAR EL ACUERDO 114 DE 2003 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ
  - 1.4. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL
2. TEXTO DEL PROYECTO DE ACUERDO

## 1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1.1. OBJETO

El proyecto de acuerdo tiene como propósito establecer lineamientos y medidas que permitan fomentar la separación en la fuente de residuos aprovechables en las entidades del distrito, mediante el establecimiento de acciones de pedagogía enmarcadas en los Planes Institucionales de Capacitación y la disposición de la infraestructura necesaria para asegurar la correcta disposición de residuos. De igual manera, en el proyecto se incluyen acciones encaminadas al apoyo de recicladores de oficio, en línea con el objetivo general del proyecto. Finalmente, el proyecto derogará expresamente el Acuerdo 114 de 2003.

### 1.2. SUSTENTO JURÍDICO

#### 1.2.1. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

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

- ❖ Artículo 13 numeral 1º de la Constitución Política:

*«ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:*

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

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

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

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

#### 1.2.2. INICIATIVA DEL PROYECTO DE ACUERDO

Según el Acuerdo 741 de 2019<sup>1</sup>, artículo 65, los Concejales pueden presentar proyectos de acuerdo individualmente o a través de sus bancadas. Por consiguiente, el presente proyecto fue debidamente radicado ante la Corporación por el suscrito concejal.

---

<sup>1</sup> “Por el cual se expide el reglamento interno del Concejo de Bogotá, Distrito Capital”.

### 1.2.3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa se fundamenta en las siguientes fuentes del derecho:

#### 1.2.3.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

En primer lugar, debe destacarse que dentro el Estado, como forma de organización política, está investido de unos poderes, los cuales deben materializarse a través de las diferentes ramas del poder público. A todas en común, les corresponden unos fines esenciales, dentro de los cuales debe desatacarse la promoción de la prosperidad general y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado. El artículo segundo de la constitución dispone:

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

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

Por otro lado, los servicios públicos se han convertido en un componente destacado dentro del constitucionalismo actual, el artículo 365 de la Carta prescribe que ellos son inherentes a la finalidad social del Estado y es deber del mismo asegurar su prestación eficiente en todo el territorio Nacional.

De igual manera, esta disposición prescribe que el régimen de los servicios públicos es definido por ley, su prestación puede ser a cargo de públicos o privados y en todo caso, la supervisión de los servicios públicos está a cargo del Estado. El artículo en mención, textualmente dispone:

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

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

### 1.2.3.2. LEY 142 DE 1994

En concordancia con lo dispuesto en la Carta Política, el régimen de servicios públicos fue desarrollado por la Ley 142 de 1994, estatuto jurídico que contiene todas las reglas y lineamientos generales para la prestación de aquellos servicios que se consideran domiciliarios. Pues bien, dentro de esta categoría general, se encuentra regulado el servicio público de aseo, el cual está conceptualizado así:

*«ARTÍCULO 14. DEFINICIONES. Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*[...]*

***14.24. SERVICIO PÚBLICO DE ASEO.** <Numeral modificado por el artículo 1 de la Ley 689 de 2001. El nuevo texto es el siguiente:> Es el servicio de recolección municipal de residuos, principalmente sólidos. También se aplicará esta ley a las actividades complementarias de transporte, tratamiento, aprovechamiento y disposición final de tales residuos.*

*Igualmente incluye, entre otras, las actividades complementarias de corte de césped y poda de árboles ubicados en las vías y áreas públicas; de lavado de estas áreas, transferencia, tratamiento y aprovechamiento.»*

De igual manera, es preciso señalar que el servicio público de aseo, junto con el servicio de alcantarillado, constituyen el conjunto denominado «saneamiento básico».

### 1.2.3.3. LEY 1753 DE 2015

En desarrollo de los programas y objetivos del plan de desarrollo 2014-2018, se establecieron algunas normas especiales en materia de servicios públicos, encaminadas fundamentalmente a establecer la eficiencia en el manejo integral de residuos sólidos. Es por ello que, en el parágrafo 2 del artículo 88 de la Ley 1753 de 2015, se delegó en el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, la reglamentación de un esquema operativo de la actividad de aprovechamiento, así:

*«PARÁGRAFO 2o. El Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio reglamentará el esquema operativo de la actividad de aprovechamiento y la transitoriedad para el cumplimiento de las obligaciones que deben atender los recicladores de oficio, formalizados como personas prestadoras, de la actividad de aprovechamiento en el servicio público de aseo.»*

### 1.2.3.4. DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO – 1077 DE 2015

En desarrollo del Estatuto General de Servicios Públicos, el Gobierno Nacional comenzó con la reglamentación de cada uno de los servicios públicos domiciliarios. Todas las normas que sobre el particular fueron expedidas, en el año 2015 se compilaron en el Decreto Único del Sector Administrativo Vivienda, Ciudad y Territorio, en el cual se incorporó el título del servicio de aseo y el capítulo concerniente a la actividad de aprovechamiento, en el marco de este servicio.

En primer lugar, el numeral 6 del artículo 2.3.2.1.1. del Decreto 1077 de 2015 conceptualiza la actividad de aprovechamiento así:

**«6. Aprovechamiento.** *Modificado por Decreto 596 de 2016. Actividad complementaria del servicio público de aseo que comprende la recolección de residuos aprovechables, el transporte selectivo hasta la estación de clasificación y aprovechamiento o hasta la planta de aprovechamiento, así como su clasificación y pesaje por parte de la persona prestadora.»*

El aprovechamiento entonces comprende todas las actividades relacionadas con la recolección, transporte, clasificación y uso o transformación de aquellos residuos que por sus características, pueden ser reutilizados después de su uso inicial.

En desarrollo de la facultad de reglamentación que fue entregada al Ministerio de Vivienda en la Ley 1753 de 2015, se expidió el Decreto 596 de 2016, el cual fue recopilado en el Decreto Único. En su artículo 2.3.2.5.2.1.1., dispuso la obligación de presentación de residuos para aprovechamiento así:

**«ARTÍCULO 2.3.2.5.2.1.1. Presentación de residuos para aprovechamiento.** *De conformidad con el numeral 3 del artículo 2.3.2.2.4.2.109 del presente decreto, es obligación de los usuarios presentar los residuos separados en la fuente con el fin de ser aprovechados y entregados a la persona prestadora de la actividad de aprovechamiento, que será la responsable de su recolección y transporte hasta la Estación de Clasificación y Aprovechamiento (ECA), y del pesaje y clasificación en la ECA.*

**PARÁGRAFO.** *La presentación de los residuos aprovechables, de acuerdo con los avances de la cultura ciudadana y de capacidad de los usuarios para la separación en la fuente, deberá efectuarse con un incremento gradual del nivel de desagregación de conformidad con lo dispuesto en los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS).»*

En línea con lo anterior, el numeral 3 del artículo 2.3.2.2.4.2.109 estableció como deber de los usuarios del servicio público de aseo, el siguiente:

*«3. Realizar la separación de los residuos sólidos en la fuente de manera que se permita la recolección selectiva, de acuerdo con el plan de gestión integral de residuos sólidos y los Programas de Prestación del Servicio de aseo establecidos.»*

Para cumplir con tal propósito, es necesario que las entidades territoriales y los prestadores

**«ARTÍCULO 2.3.2.5.2.1.3. Campañas educativas.** *En el marco de las estrategias definidas en el programa de aprovechamiento de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS), el ente territorial y la persona prestadora de la actividad de aprovechamiento deberán implementar de manera permanente y coordinada campañas educativas, con la finalidad de concientizar a los usuarios sobre el reciclaje, el reúso, el aprovechamiento y la adecuada presentación de los residuos aprovechables.*

**PARÁGRAFO.** *De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.3.2.2.3.87 del presente decreto, los entes territoriales deberán contar con los recursos para financiar las campañas*

*educativas a su cargo de acuerdo con el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS).»*

Lo anterior es lógico, en la medida que el proceso de separación en la fuente es una actividad novedosa en términos de prácticas de desecho de residuos y requiere que las personas adquieran los conocimientos necesarios para su desarrollo.

#### **1.2.3.5. ACUERDO DISTRITAL 114 DE 2003**

El Acuerdo Distrital en mención buscaba impulsar en las entidades distritales el aprovechamiento eficiente de recursos sólidos en Bogotá. Para el efecto, se dispusieron medidas generales como impartir instrucciones a servidores públicos para efectuar la separación de residuos en la fuente, disponer espacios físicos para ello, promover el uso de elementos reciclados, entre otros.

Este Acuerdo fue posteriormente reglamentado por el Decreto Distrital 400 de 2004.

#### **1.2.3.6. PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO – ACUERDO 761 DE 2020**

A nivel del Distrito Capital, el Acuerdo 761 de 2020<sup>2</sup>, en su artículo 15 realiza la definición de los programas del Plan Distrital de Desarrollo, dentro de ellos encontramos el programa 38, el cual busca desarrollar estrategias de cultura ciudadana, para promover el consumo responsable, reúso, separación en la fuente, valoración y tratamiento de residuos orgánicos e inorgánicos, contribuyendo de esta manera a la disminución de la huella ambiental. El programa textualmente señala:

**«Programa 38. Ecoeficiencia, reciclaje, manejo de residuos e inclusión de la población recicladora.** *Desarrollar una estrategia de cultura ciudadana para promover el consumo responsable, el reúso, la separación en la fuente, valoración y tratamiento de los residuos ordinarios orgánicos e inorgánicos, contribuyendo a disminuir la huella ambiental de la aglomeración urbana y humana más grande del país. Abordar la gestión sostenible de todos los residuos generados en Bogotá, a través de la articulación de cada actor de la cadena de valor en esquemas de economía circular, ecoeficiencia, reciclaje de residuos sólidos e inclusión de la población recicladora, estrategias de educación a la población y demás elementos necesarios para avanzar en la implementación de una política de desarrollo sostenible. Además, de implementar proyectos de aprovechamiento de residuos para transformación de energía, para enfrentar los impactos del clima a través de su reverdecimiento, un cambio energético y una buena gestión del territorio»*

Conforme con lo señalado, se procederá a justificar la iniciativa.

### **1.3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

<sup>2</sup> “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’”

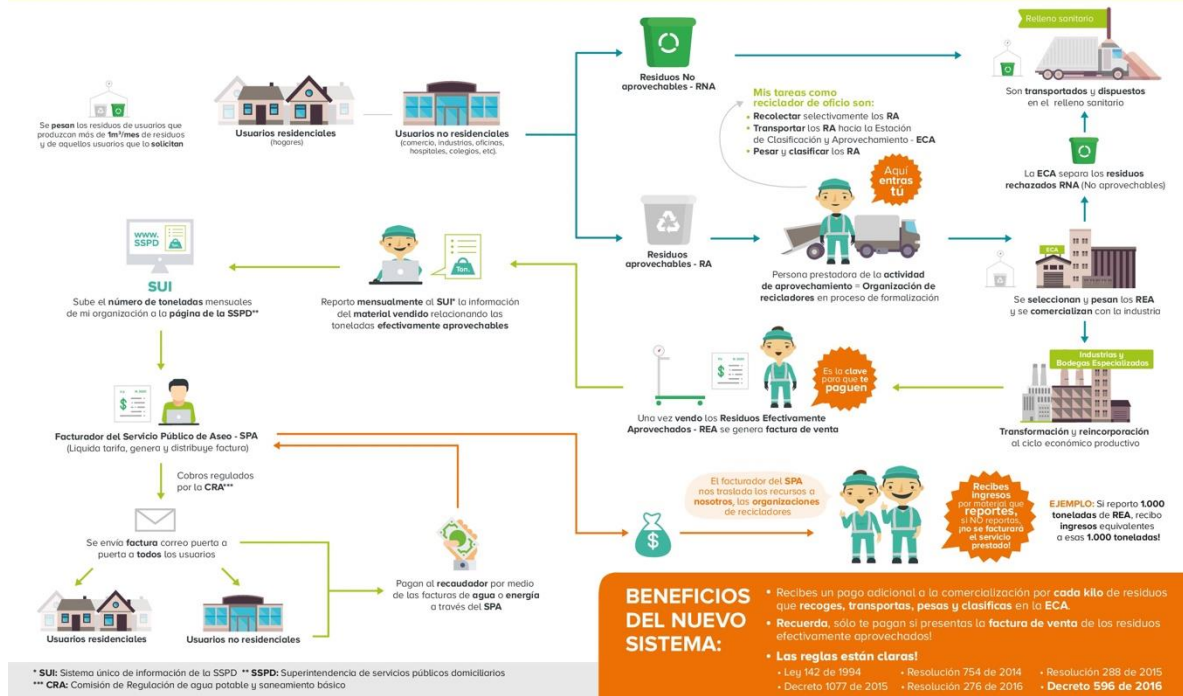
### 1.3.1. LA NECESIDAD DE CONTAR CON LA SEPARACIÓN EN LA FUENTE:

La presente iniciativa tiene su origen en una de las necesidades que como sociedad tenemos y es la disminución de la huella de carbono. Como en la parte normativa se indicaba, el Servicio Público de Aseo está compuesto por una serie de actividades, una de ellas es la de aprovechamiento, compuesto por la recolección de los residuos aprovechables, el transporte selectivo y su reúso.

Uno de los puntos fundamentales del esquema de prestación de la actividad de aprovechamiento, es con el inicio de la cadena, que se da tanto en usuarios residenciales como no residenciales y comprende la separación en la fuente, allí el usuario realiza la distinción y organización en residuos aprovechables, que son los que finalmente irán a la cadena de reúso, y aquellos que no, los cuales finalizan en el transporte y son dispuestos en el relleno sanitario.

Fuente: Miniserio de Vivienda <https://www.minvivienda.gov.co/viceministerio-de-agua-y-saneamiento-basico/gestion-institucional/gestion-de-residuos-solidos/aprovechamiento>

## Esquema de prestación de la actividad de aprovechamiento



En vista de lo anterior, si los usuarios del sistema no realizan una correcta separación en la fuente de aquellos productos aprovechables y no aprovechables, la mayoría de los desechos que son producidos terminan en los rellenos sanitarios, aumentando la huella de carbono.

En los últimos años, la cantidad de material aprovechable reportado por toneladas, ha ido incrementándose, pasando del año 2013 de 96,119 toneladas a 1,352,762 toneladas, significando

ello que las medidas adoptadas por el distrito han sido eficientes, ya que los usuarios están optando por realizar la separación en la fuente.

La información detallada que fue entregada por la UAESP para Bogotá es la siguiente:

Mes	Cantidad de material aprovechable reportado (Ton)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Enero</b>	1,315	17,965	25,488	30,745	14,265	55,626	75,251	99,163
<b>Febrero</b>	3,447	19,492	28,051	29,157	19,328	61,088	81,177	104,822
<b>Marzo</b>	4,413	21,264	25,784	27,976	25,723	59,587	83,193	86,209
<b>Abril</b>	6,423	22,88	31,784	30,851	32,304	66,076	86,372	93,349
<b>Mayo</b>	5,666	23,823	28,822	29,243	40,761	63,935	88,631	104,399
<b>Junio</b>	6,236	23,161	26,97	30,348	37,383	63,264	88,578	112,537
<b>Julio</b>	7,834	28,848	28,557	32,112	40,379	64,598	92,839	121,004
<b>Agosto</b>	11,117	27,05	29,586	32,795	37,826	66,905	84,321	120,382
<b>Septiembre</b>	12,641	27,602	33,069	36,223	34,033	68,079	85,506	126,023
<b>Octubre</b>	12,526	30,197	38,325	36,11	44,549	69,876	87,921	118,799
<b>Noviembre</b>	11,848	26,046	35,234	34,945	43,524	71,841	87,795	127,348
<b>Diciembre</b>	12,653	27,386	34,271	38,416	52,139	70,689	92,706	138,727
<b>Total</b>	<b>96,119</b>	<b>295,715</b>	<b>365,941</b>	<b>388,921</b>	<b>422,213</b>	<b>781,565</b>	<b>1,034,291</b>	<b>1,352,762</b>

A pesar del notable incremento en la cantidad de material aprovechable, lo cierto es que todavía la cantidad de residuos sólidos dispuestos en el relleno doña Juan sigue siendo mayor, siendo posible que se obtengan mayores beneficios del proceso de aprovechamiento.

Según cifras reportadas por la Unión Temporal INTER DJ y entregadas por la UAESP, las toneladas recibidas en el relleno Doña Juana desde 2015 a 2020, son las siguientes:

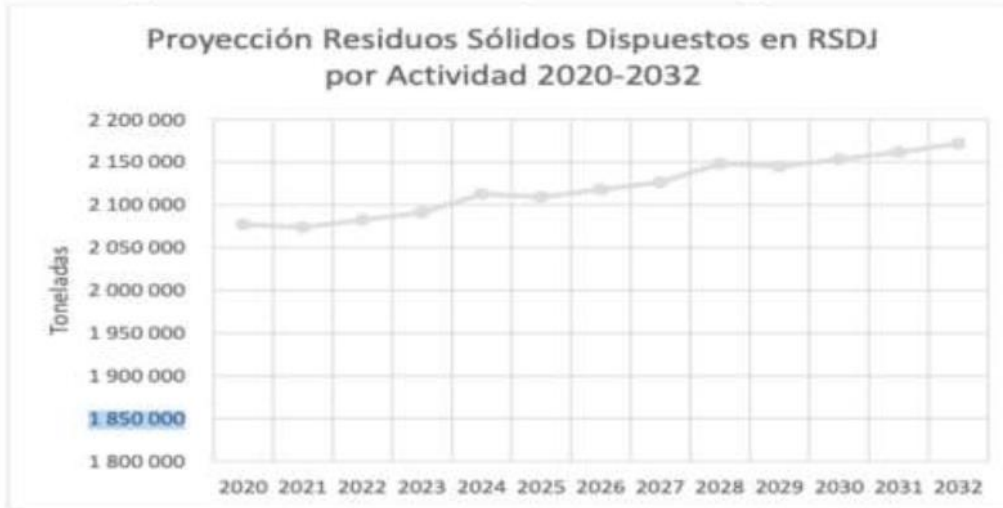
Año	Toneladas
2015	2.106.429,70
2016	2.089.612,50
2017	2.229.067,96
2018	2.313.481,65
2019	2.371.508,07
2020	2.263.618,35

Otro aspecto que es importante destacar es que, por el paso normal del tiempo, la población de la capital tiene tendencia a incrementarse, en consecuencia la proyección de residuos sólidos



dispuestos deberá aumentar en la misma medida. Según proyecciones de la UAESP, se estima que:

**Gráfica 3 Proyección Residuos Sólidos Dispuestos en RSDJ por Actividad 2020-2032**



Elaboración Propia Oficina Asesora de Planeación

En vista de lo anterior, resulta más que procedente adoptar medidas educativas y de acción concretas que permitan aumentar la separación en la fuente, el conocimiento en el reciclaje y aprovechamiento es la mejor medida para su aplicación, así las toneladas de basura que hoy saturan el relleno sanitario Doña Juana pueden convertirse en potenciales materias primas reutilizables.

### 1.3.2. LA POBLACIÓN OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El proyecto de acuerdo, tiene como población objeto a todos los servidores públicos y colaboradores de las entidades del distrito capital. De conformidad con la estructura orgánica del distrito, la ciudad de Bogotá cuenta con un total de 72 entidades, distribuidos entre el sector central, descentralizado, el Concejo de Bogotá y los órganos de control.

De acuerdo con la información que se encuentra publicada por el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, hay un total de 29.119 servidores públicos en la capital del país, distribuidos así:

TIPO DE SERVIDORES	Nº DE SERVIDORES
Empleos públicos permanentes (de carrera administrativa y libre nombramiento y remoción)	22987
Empleos públicos transitorios	1251
Trabajadores oficiales	4881

<b>TOTAL</b>	<b>29.119</b>
--------------	---------------

Elaboración propia, fuente Tablero de control de empleo Público en Bogotá - DASC

Ahora bien, respecto a los colaboradores del distrito que se encuentran vinculados con las diferentes entidades distritales, según los datos publicados en el Tablero de Control de Contratos de Prestación de Servicios del DASC, en la actualidad hay un total de 52.229 contratos vigentes<sup>3</sup>.

Si se toma el total de la población objeto del proyecto de acuerdo, se trata entonces de aproximadamente 81.348 personas, que contrastado con la población de Bogotá del último censo, corresponde cerca al 1,13% de habitantes de la capital. Aunque esta cifra resulta siendo baja en torno al total de la población, debe tenerse en cuenta un aspecto: el objeto del proyecto de acuerdo es el fomento de la separación de residuos sólidos, si se logra llegar al 100% de este objeto, y ese 100% se concientiza de la necesidad de realizar esta actividad en beneficio del planeta y la ciudad, esa persona puede replicar con su núcleo familiar las buenas prácticas aprendidas.

### **1.3.3. LA NECESIDAD DE DEROGAR EL ACUERDO 114 DE 2003 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ**

El objeto del proyecto de acuerdo que se presenta ante la Corporación, no es ajeno a la normatividad distrital existente. En efecto en el año 2003 se expidió el Acuerdo 114 de 2003, «Por el cual se impulsa en las entidades distritales, el aprovechamiento eficiente de residuos sólidos», acto administrativo en el cual se dispusieron las siguientes medidas:

- En las entidades del Distrito Capital, se debe impulsar la sensibilización, capacitación, inducción, práctica y formación de los servidores públicos, en el manejo adecuado de residuos sólidos para su aprovechamiento.
- En todas las entidades del orden distrital, se impartirían instrucciones que permitan garantizar que los servidores públicos cumplan con la obligación de separar en la fuente residuos sólidos.
- En las entidades distritales se facilitará el uso de elementos necesarios para la separación de residuos.
- En el ejercicio de funciones de las entidades, se debe promover el uso de materiales reciclados.
- Las entidades del distrito pueden entregar el material aprovechable a organizaciones o grupos de recicladores.

Aunque las medidas adoptadas en el Acuerdo distrital resultan muy adecuadas para el propósito buscado, es necesario derogarlo y establecer una nueva normatividad, que incluya las siguientes medidas:

- Es necesario incluir dentro de la población objeto a los contratistas, que representan más del 65% de las personas que tienen una relación con las entidades distritales.

---

<sup>3</sup> <https://www.serviciocivil.gov.co/portal/tablero-de-control/contrataci%b3n-prestaci%b3n-de-servicios>

- La separación en la fuente de residuos debe ser incluida como un componente de los Planes Institucionales de Capacitación de los servidores públicos de las entidades distritales.
- Los contratistas, en el marco de su autonomía e independencia deben recibir capacitaciones en materia de separación en la fuente de residuos.
- En los manuales de funciones de los servidores públicos distritales es necesario incorporar como deber de ellos, el cumplimiento de las disposiciones consignadas en los Planes Institucionales de Gestión Ambiental, o en las herramientas de planeación que cada entidad adopte.
- En los contratos de prestación de servicios de los colaboradores del distrito, es necesario incorporar obligaciones encaminadas al cumplimiento de las disposiciones consignadas en los Planes Institucionales de Gestión Ambiental, o en las herramientas de planeación que cada entidad adopte.
- Se deben establecer mecanismos institucionales de planeación obligatorios encaminados a asegurar el cumplimiento de los propósitos establecidos en el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos del Distrito Capital.
- Es importante establecer mecanismos de transparencia y publicidad, que permitan conocer los resultados en materia de separación de residuos sólidos que obtenga cada entidad.
- Se deben establecer mecanismos o acciones afirmativas en favor de los recicladores de oficio que se encuentren debidamente legalizados, en cumplimiento de lo señalado por la jurisprudencia constitucional.
- Finalmente, se pueden establecer mecanismos de incentivo para funcionarios que cumplan los planes de separación de residuos sólidos, de conformidad con el ordenamiento vigente.

#### **1.4. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL**

La presente iniciativa NO genera un impacto fiscal que afecte el marco fiscal de mediano plazo, comoquiera que no prevé la realización de inversiones distintas a las previstas en el plan plurianual de inversiones aprobado en el actual Plan de Desarrollo.

De igual forma, aunque se pueden presentar gastos con ocasión del establecimiento de incentivos y el plan institucional de capacitación de las entidades distritales, ellos serán sufragados en los rubros ya existentes, con los recursos que ya se encuentran presupuestados sin la necesidad de aumentar las apropiaciones correspondientes.

## **2. TEXTO DEL PROYECTO DE ACUERDO**

## **PROYECTO DE ACUERDO No. 411 DE 2021**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR EL CUAL SE FOMENTA LA SEPARACIÓN EN LA FUENTE DE RESIDUOS APROVECHABLES EN LAS ENTIDADES DISTRITALES, SE ESTABLECEN ACCIONES AFIRMATIVAS EN FAVOR DE LOS RECICLADORES DE OFICIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

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

**ACUERDA:**

#### **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1. Objeto.** El presente acuerdo tiene por objeto la implementación de lineamientos, medidas y acciones concretas para las entidades distritales, con la finalidad de fomentar la separación en la fuente de residuos aprovechables en su calidad de usuarios no residenciales del Servicio Público de Aseo en su componente de aprovechamiento.

De igual forma, en el presente proyecto se establecen acciones afirmativas en favor de los recicladores de oficio, teniendo en cuenta su calidad de sujetos especiales de protección.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán aplicables a entidades distritales del orden central, descentralizado, Concejo de Bogotá, Personería Distrital, Contraloría Distrital y Veeduría Distrital.

**Artículo 3. Principios.** Son principios del presente Acuerdo los siguientes:

- I. **Responsabilidad:** Los servidores públicos y colaboradores de las diferentes entidades distritales serán responsables de aplicar los planes, programas y acciones para fomentar la separación de residuos aprovechables, de conformidad con el marco legal y reglamentario vigente.
- II. **Precaución:** Los servidores públicos y colaboradores de las diferentes entidades distritales adoptarán todas las medidas para garantizar la separación de residuos aprovechables, como mecanismo de prevención de la contaminación.
- III. **Sostenibilidad:** Los servidores públicos y colaboradores de las diferentes entidades distritales adoptarán todas las medidas para garantizar la separación de residuos aprovechables, como mecanismo para hacer más sostenible el consumo humano de bienes y servicios.

- IV. **Coordinación:** Para el cumplimiento de los objetivos propuestos en el presente Acuerdo, las entidades distritales deberán trabajar coordinadamente con la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.
- V. **Proactividad:** En cumplimiento de los objetivos y finalidades del presente proyecto, los servidores públicos, colaboradores y demás actores, tomarán partido activamente mediante la formulación de iniciativas internas, que permitan garantizar la separación de residuos aprovechables.
- VI. **Planeación:** Todas las acciones encaminadas al fomento de la separación de residuos aprovechables, se harán en línea con las líneas estratégicas formuladas en el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos del Distrito Capital.

## TÍTULO II. MEDIDAS INSTITUCIONALES

**Artículo 4. Mecanismos de planeación institucional.** Todas las entidades distritales, deberán incluir en sus Planes de Gestión Ambiental, o en sus herramientas equivalentes, un componente dedicado exclusivamente a la separación de residuos sólidos aprovechables. En el mismo, deberán establecer por lo menos los siguientes aspectos:

1. La identificación de las necesidades de infraestructura necesarias para garantizar una correcta separación de residuos sólidos aprovechables.
2. Los objetivos que se buscan en los planes y programas institucionales de separación de residuos sólidos aprovechables.
3. Un estudio técnico de la situación actual en la gestión y separación de residuos sólidos aprovechables.
4. Los indicadores objetivos e instrumentos de medición que permiten evaluar el cumplimiento de los planes y programas institucionales de separación de residuos sólidos aprovechables.
5. Las medidas institucionales propuestas para el apoyo a organizadores de recicladores debidamente conformadas, de conformidad con lo señalado en el presente Acuerdo.
6. Los servidores, trabajadores, colaboradores o dependencias encargadas de realizar el seguimiento a los planes y programas institucionales de separación de residuos sólidos aprovechables.

**Artículo 5. Plan de Capacitación Institucional.** Las entidades distritales deberán en la formulación del Plan Institucional de Capacitación, o la herramienta equivalente, establecer de forma obligatoria dentro de sus ejes temáticos, uno relacionado con las nociones básicas de reciclaje y la correcta separación de residuos sólidos aprovechables.

**Parágrafo 1.** Los cursos de capacitación sobre reciclaje y correcta separación de residuos sólidos, deberán ser dictados a todos los servidores públicos de la entidad, sin importar su tipo de nombramiento o la calidad de los mismos.

**Parágrafo 2.** Para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital podrá suscribir convenios interadministrativos con las entidades distritales, con la finalidad de incluir dentro de la Plataforma de Aprendizaje Organizacional – PAO, un curso de reciclaje y separación de residuos sólidos aprovechables.

Para la construcción de este curso, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos prestará todo su apoyo técnico, científico y de conocimientos especializados.

**Artículo 6. Capacitación a colaboradores.** Las entidades distritales sometidas al presente acuerdo, deberán establecer mecanismos para asegurar que sus colaboradores reciban capacitación relacionada con las nociones básicas de reciclaje y la correcta separación de residuos sólidos aprovechables.

**Parágrafo 1.** La capacitación dispuesta en el presente artículo, no estará incluida en el Plan Institucional de Capacitación.

**Parágrafo 2.** En caso de que el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital habilite en la Plataforma de Aprendizaje Organizacional – PAO, un curso de reciclaje y separación de residuos sólidos aprovechables, los colaboradores de las entidades del distrito podrán acceder al mismo, para dar cumplimiento a lo señalado en el presente artículo.

**Artículo 7. Incentivos.** Las entidades distritales sometidas al presente Acuerdo, deberán incluir dentro del Sistema de Estímulos institucionales, un incentivo no pecuniarios, de conformidad con lo señalado en el artículo 32 del Decreto Ley 1567 de 1998, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con la finalidad de reconocer las áreas, dependencias o grupos de trabajo, que mejor hayan dado cumplimiento a los planes, programas y acciones para el fomento de la separación de residuos sólidos aprovechables.

**Artículo 8. Medidas locativas.** Con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el presente Acuerdo, las entidades distritales deberán disponer de toda la infraestructura física en sus inmuebles y los bienes muebles que sean necesarios, para asegurar la correcta separación de residuos aprovechables y que los mismos puedan ser entregados a los operadores del servicio correspondiente.

Para el efecto, se deberá dar cumplimiento a las especificaciones técnicas establecidas en la regulación vigente sobre la materia.

**Artículo 9. Otras medidas.** En cumplimiento del principio de proactividad, las entidades distritales podrán establecer otras medidas para el fomento de la separación de residuos sólidos aprovechables, siempre que las mismas se ajusten al ordenamiento jurídico vigente.

### TÍTULO III. MEDIDAS PARTICULARES.

**Artículo 10. Manual de Funciones y obligaciones en los contratos de trabajo.** Con la finalidad de garantizar el principio de responsabilidad, las entidades distritales sometidas al presente Acuerdo, cuando realicen la actualización de sus Manuales de Funciones y Competencias Laborales, deberán incluir una función relacionada con el cumplimiento de las disposiciones del Plan Institucional de Gestión Ambiental, o la herramienta equivalente.

En caso de que se trate de trabajadores oficiales, esta obligación será incluida en el contrato de trabajo correspondiente.

**Artículo 11. Contratos de prestación de servicios.** Las entidades distritales sometidas al presente Acuerdo, cuando suscriban contratos de prestación de servicios con sus colaboradores, deberán incluir una obligación relacionada con el cumplimiento de las disposiciones del Plan Institucional de Gestión Ambiental, o la herramienta equivalente.

#### TÍTULO IV. ENTIDADES RESPONSABLES.

**Artículo 12. Otras entidades responsables.** Sin perjuicio de las obligaciones señaladas anteriormente, las siguientes entidades tendrán otras competencias para dar cumplimiento a las disposiciones señaladas en el presente acuerdo:

- a. **Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos:** Esta Unidad Administrativa deberá acompañar a todas las entidades que deseen recibir su apoyo técnico, logístico y de conocimientos especializados. Para el efecto, esta podrá brindar soporte, mediante la suscripción de convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento.
- b. **Departamento Administrativo del Servicio Civil:** Esta entidad deberá prestar soporte a todas las entidades distritales, en lo relativo a la capacitación de servidores públicos y colaboradores, en los términos de los artículos 5 y 6 del presente Acuerdo. Para el efecto, se podrán suscribir convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento.

#### TÍTULO V. MEDIDAS ESPECIALES DE DIVULGACIÓN.

**Artículo 13. Publicación de información en el link de transparencia y acceso a la información pública.** Las entidades distritales sometidas al presente Acuerdo, deberán publicar en la página web, en el link de transparencia y acceso a la información pública, un informe anual en el cual detallen los resultados que obtuvieron en materia de separación de residuos sólidos aprovechables.

Dicho informe especialmente contendrá un análisis cualitativo de las toneladas de residuos aprovechados y el impacto de las medidas adoptadas.

#### TÍTULO VI. ACCIONES AFIRMATIVAS EN FAVOR DE LOS RECICLADORES DE OFICIO

**Artículo 14. Acciones afirmativas adoptadas por las entidades distritales.** Las entidades distritales sometidas al presente Acuerdo, podrán entregar material aprovechable a organizaciones o grupos de recicladores que se encuentren debidamente organizados y formalizados, en los términos del Decreto 596 de 2016.

#### TÍTULO VII. DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 15. Día distrital del reciclaje.** Adóptese como día distrital del reciclaje, el 17 de mayo de cada año, fecha en la cual se celebra el día mundial del reciclaje. En esta fecha deberá entregarse el galardón señalado en el artículo siguiente.

En este día, deberán realizarse igualmente actividades que fomenten el reciclaje y la separación correcta de residuos sólidos aprovechables en la fuente.

**Artículo 16. Premio distrital del reciclaje.** La Alcaldía Mayor de Bogotá el día distrital del reciclaje, entregará el premio distrital de reciclaje a la entidad que haya realizado de mejor forma la separación en la fuente de residuos sólidos aprovechables. En esta ceremonia se premiará igualmente al servidor público que haya presentado la mejor iniciativa de reciclaje para Bogotá. Las condiciones para la entrega del premio y los factores que se tendrán en cuenta, serán reglamentados por la Administración Distrital.

**Artículo 17. Reglamentación.** La Administración Distrital mediante Decreto reglamentará el presente Acuerdo, en un término no superior a seis (6) meses posteriores a la publicación del mismo.

**Artículo 18. Derogatorias.** El presente Acuerdo derogará el Acuerdo Distrital 114 de 2003, y las demás normas anteriores que sean contrarias.

**Artículo 19. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación.

#### **PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Respetuosamente,

**JORGE LUIS COLMENARES ESCOBAR**  
CONCEJAL - CENTRO DEMOCRÁTICO

**Elaboró:** Santiago Villegas Molina / UAN H.C. Jorge Colmenares

**Revisó:** Dr. Ricardo Ayerbe/ Coordinador UAN H.C. Jorge Colmenares



## **PROYECTO DE ACUERDO No. 412 DE 2021**

### **PRIMER DEBATE**

#### ***POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE PREVENCIÓN, PROMOCIÓN Y FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.***

#### **I. EXPOSICION DE MOTIVOS**

##### **1. OBJETO**

El proyecto de acuerdo tiene como objeto establecer lineamientos para la prevención, promoción y fortalecimiento de la seguridad en el Sistema de Transporte Público.

Esta iniciativa pretende la integración de las cámaras de seguridad del Sistema al Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo de Bogotá (C4), así como a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá como una media de seguimiento y control para el sistema de video del transporte masivo de la ciudad.

Busca la detección temprana de posibles riesgos de seguridad a través de mecanismos tecnológicos como cámaras de video e imágenes de alta calidad que permitan a las autoridades identificar rápidamente a los sospechosos y resolver investigaciones de manera expedita. Ayudando a las autoridades a intervenir y mitigar los incidentes dentro y alrededor del sistema de transporte público de la ciudad.

##### **2. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA**

Para el desarrollo de esta iniciativa se registran dos antecedentes importantes que guardan relación con el objeto del mismo; de un lado, ante esta Corporación se tramitó el Proyecto de Acuerdo 047 de 2021 *“Por medio del cual se crea el registro de cámaras de seguridad y circuitos cerrados de televisión (CCTV) del distrito capital, y se dictan otras disposiciones”* que fue aprobado por esta Corporación y sancionado por la Alcaldesa Mayor como el Acuerdo No 815 de 2021.

El otro antecedente relevante de la iniciativa se relaciona con el Proyecto de Acuerdo No 101 de 2014 *“Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico en el Servicio de Transporte Público Individual y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital”* que dió origen al Acuerdo No 592 de 2015 sancionado por el Alcalde Mayor de la ciudad.

<i>Proyecto de acuerdo</i>	<i>Título</i>	<i>Acuerdo sancionado</i>
047 de 2021	<i>Por medio del cual se crea el registro de cámaras de seguridad y circuitos cerrados de televisión (CCTV) del distrito capital, y se dictan otras disposiciones"</i>	Acuerdo No 815 de 2021
101 de 2014	<i>Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad en Video Vigilancia y Botones de pánico en el Servicio de Transporte Público Individual y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Capital</i>	Acuerdo 592 de 2015

### **3. NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE ACUERDO**

El Sistema Integrado de Transporte Público, es uno de los proyectos de mayor trascendencia para la movilidad en la ciudad, con este se ha venido cambiando o reemplazando el sistema tradicional de transporte por un sistema integrado que ofrezca a los ciudadanos la oportunidad de tener un servicio de buena calidad, seguridad y ajustado a las necesidades de transporte de en la ciudad.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Distrital vigente, a través de la meta estratégica 084 se busca "aumentar en 20% la oferta de transporte público del SITP", que corresponde al aumento de la oferta del Sistema Integrado de Transporte Público, medida en sillas, equivalente a la flota vinculada al sistema en sus componentes troncal y zonal. Para ello, se tomó la oferta total de la flota vinculada con la que disponía el sistema al inicio de la vigencia del actual Plan de Desarrollo; es decir, en el mes de junio de 2020. Para ese momento, informa TRANSMILENIO que la oferta estimada era de 472.660 sillas para el componente troncal y 362.111 sillas para el componente zonal. Esto suma un total de 834.771 sillas en el sistema. Es así que, con corte a enero 2021, el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, cuenta con un total de 9.356 buses de las diferentes tipologías con las que cuenta el sistema, como se describe más adelante.

Lo anterior resulta importante a la luz de este proyecto de acuerdo pues dimensiona la capacidad del sistema y la efectividad de su operación para hacer frente a eventos de inseguridad y que transgreden el Manual del usuario del Sistema. Es decir que, el sentido común sugiere que donde habiten o movilicen más personas, más eventos ocurrirán y, por ende, mayores serán los niveles de crimen. Esto se puede corroborar al comparar unidades geográficas grandes como las ciudades (Watts, 1931; Chamlin & Cochran, 2004).

Debido a que el transporte público juega un papel importante en la forma como los ciudadanos se movilizan al interior de la ciudad resulta importante atender el componente de seguridad alrededor de las estaciones, portales de Transmilenio y al interior propio de los buses; ello, como una medida que inciden en la calidad de vida de los ciudadanos, en la construcción y consolidación de entornos seguros para favorecer el desarrollo económico y la reactivación de la ciudad.

## Componente de seguridad

Con la expedición del Decreto Ley 1421 de 21 de julio de 1993, “*Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá*”, en su artículo 35 le atribuye al Alcalde Mayor, ser el garante de la “seguridad ciudadana” y la protección de los derechos y libertades públicas.

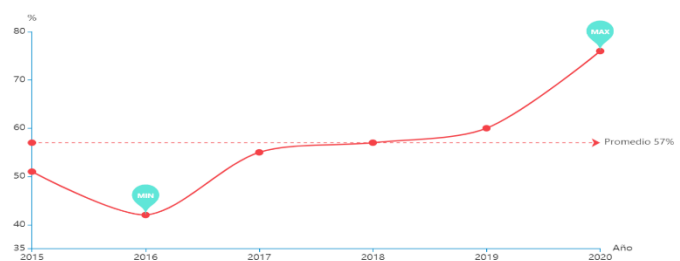
A lo largo de la diferentes Administraciones el concepto de la seguridad ciudadana trascendió a la construcción de las bases para la sostenibilidad de la Política de Seguridad Integral, con el otorgamiento de recursos propios y crecientes para el entonces Fondo de Seguridad y Vigilancia de la ciudad, se aportó el componente civilizador de la cultura ciudadana, se mejoró la infraestructura física, recuperando el concepto de la monumentalidad del espacio público compartido como patrimonio ciudadano y se atacó la indiferencia proclamando la inclusión social como elemento esencial de la seguridad y convivencia. Estos elementos se integraron con el uso disuasivo de la Fuerza Pública para incorporar la prevención desde la perspectiva de la defensa de las libertades y de la convivencia ciudadana que le imprimió al cuerpo policial la Constitución de 1991 (Art. 188).

En efecto la política pública de seguridad ciudadana debe tener como fin [la consolidación de una ciudad segura y protectora de derechos, libre de violencias o amenaza de violencias o despojo intencional por parte de otros, en contra de la vida, la integridad física, la libertad y el patrimonio y demás bienes jurídicamente tutelados, con el propósito de garantizar las condiciones necesarias para la vida digna y la igualdad efectiva ante la ley]; así se describe el objeto del Decreto Distrital 657 de 2011<sup>4</sup>, pero vemos que en la realidad la seguridad de los bogotanos atraviesa una preocupante crisis, generada por la ausencia o poca efectividad de políticas tendientes a la prevención, la reducción y la sanción del delito y las contravenciones, al rechazo a la violencia y la promoción de la convivencia pacífica a través de la cultura ciudadana.

De acuerdo con el Observatorio de Seguridad y Convivencia de la Cámara de Comercio de Bogotá en los últimos cinco años la percepción de inseguridad en la ciudad aumentó ampliamente siendo el 2020 el año más crítico.

Como lo analiza la Entidad, para el 2020 en comparación con el 2019, la percepción de aumento de la inseguridad de los bogotanos aumento en 16 puntos porcentuales, pasando del 60 % al 76 %.

Porcentaje de personas que consideran que la inseguridad en la ciudad ha aumentado (2015-2020)



Fuente. Cámara de Comercio de Bogotá (CCB). 2021. Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá

<sup>4</sup> *Por el cual se adopta la Política Pública Distrital de Convivencia y Seguridad Ciudadana y se armonizan los procedimientos y mecanismos para la formulación, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes integrales de convivencia y seguridad ciudadana – PICS- del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*

**Los espacios en los que se percibe que más ha aumentado la inseguridad son el transporte público** y el espacio público con establecimientos comerciales; las calles y los puentes peatonales se mantienen como los sitios percibidos como más inseguros por la ciudadanía. También encuentra el estudio que la principal preocupación de los capitalinos en materia de seguridad sigue siendo el hurto a personas<sup>5</sup>.

Solo en lo referente al hurto para la vigencia 2020 se registraron más de 82 mil casos en la ciudad, donde más de la mitad de los hurtos se concentra en las franjas horarias de la mañana y la tarde, es decir, entre las 6:00 a.m. a 6:00 p.m, lo que implica una alta visibilidad para la ciudadanía de este delito. De acuerdo con los delitos que ocurren en el sistema entre el 2016 y el 2018 se habían presentado más de 25mil casos de hurto en las diferentes modalidades, más de 3500 casos de lesiones personales y cerca de 75 casos de homicidio; en tal sentido, podríamos advertir que la criminalidad en el sistema ha disminuido si tomamos en cuenta que entre enero y junio de 2021 el hurto a personas dentro de buses del sistema fue de 1.339 casos.

Delito	Años		
	2016	2017	2018*
<b>Hurto a personas</b>			
Modalidades**			
Atraco	966 30 %	3658 40 %	4072 30 %
Cosquilleo	667 21 %	3254 35 %	6297 47 %
Otras modalidades	1577 49 %	2323 25 %	3111 23 %
<b>Total</b>	<b>3210</b> 100 %	<b>9235</b> 100 %	<b>13480</b> 100 %
<b>Lesiones personales</b>	914	1505	1164
<b>Homicidios</b>	30	23	22

Esta reducción no obsta para que la percepción de seguridad en la ciudad haya aumentado en niveles del 76% en el último año, situación que se agudiza por la difusión a través de medios masivos y redes sociales de los diferentes eventos delictivos en la ciudad y en el sistema.

**Fuente. Distribución de los delitos que ocurren en TM. Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia -**

Pese a que la SDSCJ como cabeza del sector seguridad en la Administración Distrital, la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A. y la Policía Metropolitana de la Ciudad en el marco de la estrategia *“Transporte Público, Seguro, Diverso y Cuidador”* han priorizaron dieciséis (16) estaciones en el corredor de la Caracas entre la Estación Avenida Jiménez y la Estación Calle 76 y tres (3) portales (Portal Norte, Portal 80 y Portal Américas) para realizar recorridos con el comando de reacción motorizado dispuesto por el Comando de Servicio Transporte Masivo de la Policía Metropolitana; que realicen intervenciones con los Gestores de Convivencia de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, y la Policía de Prevención en los entornos de las estaciones priorizadas. para atender todas las novedades que se presentan en el Sistema Transmilenio y que afectan la seguridad de usuarios y agentes del Sistema<sup>6</sup>; no ha sido acciones suficientes para cambiar la percepción de seguridad el sistema.

<sup>5</sup> Cámara de Comercio de Bogotá (CCB). 2021. Encuesta de Percepción y Victimización de Bogotá.

<sup>6</sup> Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – Radicado TRANSMILENIO S.A. 2021ER02205



Fuente: Policía Metropolitana de Bogotá

Fuente. Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – enero 26 de 2021

Casos como el primer asesinato de un ciudadano en un bus en servicio, el de Oswaldo Muñoz en octubre del año anterior, el ataque a joven funcionaria de Recaudo Bogotá que fue apuñalada en medio de un hurto dentro del sistema, y los hurtos masivos en los buses del componente zonal hacen que las estrategias de seguridad se queden cortas a la hora de mostrar su efectividad. Hurtos masivos como el registrado en carrera séptima con 94 donde 6 delincuentes hurtaron bolsos y celulares en bus de Transmilenio<sup>7</sup>; en medio robo masivo en un bus alimentador de Transmilenio, dos pasajeros resultaron con heridas de arma blanca luego de que se enfrentaron a los delincuentes que, usando machete, se subieron a robar<sup>8</sup>. En video quedó registrado atraco masivo a SITP en Bogotá, cuatro delincuentes asaltaron a los pasajeros<sup>9</sup>.

Para expertos en seguridad como John Anzola, experto en seguridad y convivencia, a parte de la reincidencia por vacíos en el sistema de justicia, es necesario fortalecer la videovigilancia y el sistema de cámaras para lograr la identificación de los responsables de este tipo de situaciones, como mecanismos para atender los diferentes hechos en la ciudad (El Espectador, dic. 2020).

Como estrategias para atender la inseguridad en el transporte público deben ser transversales al sistema mismo, desde aspectos como *i) la gestión del tránsito*, modelo de movilidad inteligente se basa en el monitoreo de las calles mediante soluciones de video y audio en red, que en conjunto con análisis inteligente permiten ofrecer datos en vivo sobre las vialidades; *ii) la protección del*

<sup>7</sup> Visto en [https://www.youtube.com/watch?v=5giIzMi\\_SF0](https://www.youtube.com/watch?v=5giIzMi_SF0)

<sup>8</sup> Visto en <https://www.facebook.com/citytv.com.co/videos/en-medio-del-nuevo-robo-masivo-en-un-bus-alimentador-de-transmilenio-dos-pasajero/466519434724826/>

<sup>9</sup> Visto en <https://www.eltiempo.com/robos-en-bogota-en-video-queda-registrado-atraco-masivo-a-sitp-580811>

*perímetro en estaciones y terminales, como detectar y confirmar la presencia de posibles intrusos en el perímetro mediante la implementación de soluciones adecuadas, como sistemas físicos junto con patrullas de guardia y, potencialmente, el uso adicional de sistemas de vigilancia electrónicos, que pueden ir desde cámaras en red, audio inteligente y softwares de análisis de video; y, iii) un sistema de gestión de incidentes más inteligente, la detección temprana de posibles riesgos de seguridad como intrusión, merodeo, agresión, objetos abandonados ayuda a las autoridades de tránsito a intervenir y mitigar los incidentes antes de que pongan en peligro vidas. También, en caso de que ocurra un incidente, las imágenes de alta calidad y las capacidades de búsqueda inteligente integradas en las cámaras de video permiten a las autoridades identificar rápidamente a los sospechosos y resolver las investigaciones (E. vega. Claves para la seguridad en el transporte público. 2021).*

### **Estado actual de seguridad en TM**

Frente a la ocurrencia de eventos de seguridad en los componentes troncal y zonal del SITP y teniendo en cuenta las metas del PDD se busca la disminución en un 7% de los casos de hurto en el Sistema, así como elevar a once (11) puntos las personas que denuncian los delitos cometidos; para este propósito se ha planteado acompañar la realización de operativos de registro y control a personas en los entornos de los componentes zonal y troncal priorizados, mediante la verificación de antecedentes judiciales en los liderados por la Policía Metropolitana de Bogotá – MEBOG.

La priorización de los puntos críticos a intervenir por el sector seguridad lo ha venido realizado el Sector teniendo en cuenta los datos que reposan en el Sistema de Información, Estadística, Delincuencial, Contravencional y Operativa de la Policía Nacional – SIEDCO y los datos allegados por TRANSMILENIO S.A., y según los reportes de los operadores del Sistema; esto

atendiendo a la concentración de delitos, principalmente, el hurto en sus diferentes modalidades. En tal sentido, en el componente Troncal a febrero de 2021 habían priorizado cuarenta y cuatro (44) estaciones y portales de 19 localidades, a estas se suman los puntos críticos identificados por los reportes recibidos desde TRANSMILENIO S.A. como se describe en la tabla siguiente:

LOCALIDAD	ESTACIÓN
Usaquén	Portal Norte
	Calle 106
	Calle 146
Chapinero	Calle 76
	Calle 72
	Flores
	Calle 63
	Calle 57
	Marly
Santa Fe	Calle 45
	Calle 34
	Calle 26
	Calle 22
San Cristóbal	Calle 19
	Av. Jiménez
San Cristóbal	Av. 1 de Mayo
Usme	Portal 20 de julio
Usme	Portal Usme
Tunjuelito	Estación Venecia
Bosa	Portal Sur
Kennedy	Portal Américas
	Patio Bonito
Fontibón	Biblioteca Tintal
	Portal Dorado
Engativá	Portal 80
	Granja Calle 77
Suba	Av. 68
	Portal Suba
Barrios Unidos	Alcalá
	Simón Bolívar
	Calle 76
Teusaquillo	Calle 72
	Flores
	Calle 63
	Calle 57
	Marly
	Calle 45
	Calle 39
	Calle 34
	Calle 26

Fuente. Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – enero 26 de 2021

Esto denota que la utilización de personal de seguridad y de policía debe cubrir amplios y vastos sectores con un alto costo en el mismo y poca efectividad de reacción a casos particulares por desconocimiento de los mismos en puntos que no se cubre.

Ahora la descripción de video vigilancia de los diferentes articulados y buses del sistema, así como de las diferentes estaciones, encontramos que existen 25 estaciones que presentan altos índices de inseguridad y que cuentan hoy, con este sistema, que es monitoreado por la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A. constantemente, con el fin de generar evidencias sobre incidentes que afecten la seguridad de los usuarios, la operación del Sistema, la infraestructura, la seguridad del personal operativo y de Policía, la evasión y la venta irregular de pasajes en estas Estaciones.

LOCALIDADES	ZONAL	
Ciudad Bolívar	Calle 75 Sur entre Carrera 18 B Bis A y Carrera 18 G	Puntos Críticos corredores SITP
	Avenida Boyacá entre Calle 59ª Sur y Calle 64 Sur	
San Cristóbal	Calle 37 Sur entre Carrera 6 B Este y Carrera 11 Este	
San Cristóbal - Antonio Nariño - Rafael Uribe Uribe	Avenida Primero de Mayo entre Carrera 6 y Carrera 11 B	
Santa Fe - Los Mártires	Calle 19 entre Carrera 8 y Carrera 19	Puntos críticos de hurto a Alimentadores
Puente Aranda	Avenida Primero de Mayo entre Carrera 51 A y Carrera 40 B	
Tunjuelito	Avenida Boyacá con Carrera 33	
San Cristóbal	Calle 37 Sur Carrera 1 Este	
	Carrera 6 B Este Calle 38 Sur	
	Carrera 9 A Este Calle 39 Sur	
	Carrera 11 Este Calle 40 A Sur	
	Calle 68 Sur Carrera 12 Este	
	Calle 69 Sur Carrera 13 B Este	
	Carrera 9 Este Calle 43 B Sur	

Fuente. Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – enero 26 de 2021

LOCALIDAD	ESTACIÓN
Los Mártires	Calle 22
	Calle 19
Antonio Nariño	Av. Jiménez
	Restrepo
Puente Aranda	Ricarte
	Comuneros
	Zona Industrial
	Alquería
	Distrito Grafiti
La Candelaria	NQS Calle 30 Sur
	Museo del Oro
Rafael Uribe	San Victorino
	Olaya
Ciudad Bolívar	Calle 40 Sur
	Molinos
	Transmicable Piona Juan Pablo
	Transmicable Piona Paraiso

Fuente. Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – enero 26 de 2021.

Asimismo, frente a la operatividad y funcionamiento de cámaras de seguridad al interior de los buses tenemos que, dicha estrategia se ha venido implementando solo a partir de la entrada en vigencia de la Ley 1801 de 2016, parágrafo segundo del Artículo 146 que dispone:

*“Parágrafo 2°. En el marco de la regulación del servicio público de transporte masivo, las empresas públicas, privadas o mixtas que presten el servicio público de transporte masivo de pasajeros deberán implementar cámaras de vigilancia dentro de los vehículos destinados a la prestación del servicio, so pena de incurrir en Multa General Tipo 4 e inmovilización del vehículo.*

**Esta medida solo será exigible a los vehículos destinados a la prestación del servicio que entren en circulación a partir de la expedición de la presente ley.”**

Solo con la entrada en vigencia de esta normatividad TRANSMILENIO S.A., procede a exigir cámaras a toda la flota nueva de buses que se vinculen a partir de esta Ley; esto a través de dos frentes descritos como la exigencia que la nueva flota que se vincule al servicio debe estar equipada a bordo con nuevas tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS. Conforme a este requerimiento, los nuevos Concesionarios deben cumplir con la implementación y despliegue de los ITS requeridos para buses zonales y alimentación así como para los buses troncales. En el otro frente, a través de la suscripción de otrosíes con los concesionarios actuales de Fase III, exigiendo la implementación de cámaras conforme a lo establecido en el Código de Policía<sup>10</sup>.

Tal y como lo expone TRANSMILENIO en la siguiente tabla con corte a enero de 2021:

1. Cantidad de Buses con Cámaras

Flota Nueva vinculada después de la expedición de la Ley 1801 de 2016, con Cámaras a bordo

No.	Contratos de Concesión de Flota	Troncal		Alimentador	Zonal	TOTAL	Observación
		Articulado	Bi-Articulado				
1	Contratos Actuales de Concesión Fase III (solo Cámaras Según Código Policía), vinculados al servicio con corte a enero 2021.	0	11	320	405	736	
2	Nuevos Contratos de Concesión Renovación de Flota Troncal y Reemplazo SITP Provisional (Cámaras Según Anexo Técnico A y Anexo 3 ITS, asociado al botón de Pánico para envío de alarmas al Centro de Gestión de TMSA), vinculados al servicio con corte a enero 2021.	477	959	483	211	2130	La funcionalidad del botón de pánico de estos buses, esta ligada a las cámaras conforme lo establece el "Anexo Técnico A" para Troncal y "Anexo 3 ITS" para Zonal y Alimentación de los nuevos Contratos de Concesión, la cual consiste en enviar una alarma y video al Centro de Gestión de TRANSMILENIO S.A., y marca el video como evidencia registrando lo sucedido en el minuto antes y cinco minutos después de obturado el botón de pánico. Así como también por el contrato del SIRCI, la cual consiste en que al obturar el botón de pánico se abre el microfono ambiente del bus y es escuchado en el Centro de Control de TRANSMILENIO S.A., lo que sucede a bordo del bus
3	Nuevos Contratos de Concesión Reemplazo SITP Provisional (Cámaras Según Anexo 3 ITS asociado al botón de Pánico para envío de alarmas al Centro de Gestión de TMSA), a vincularse al servicio durante el segundo semestre 2021 y primer semestre 2022.				1492	1492	
<b>TOTAL FLOTA NUEVA</b>		<b>477</b>	<b>970</b>	<b>803</b>	<b>2108</b>	<b>4358</b>	

Fuente. Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – Radicado TRANSMILENIO S.A. 2021ER02205

<sup>10</sup> Respuesta Derecho de Petición – Radicado Concejo No. 2021EE368 – Radicado TRANSMILENIO S.A. 2021ER02205



Ahora, frente a la implementación del botón de pánico, se describe que el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, cuenta con un total de 9.356 buses de las diferentes tipologías, de las cuales la totalidad tiene implementado el sistema, tal y como se describe en la tabla.

Fuente. Respuesta  
Derecho de Petición –  
Radicado Concejo No.  
2021EE368 – Radicado  
TRANSMILENIO S.A.  
2021ER02205

TIPOLOGIA						TOTAL
ALIMENTADO R (50)	ALIMENTADO R (80)	ARTICULADO	BIARTICULA DO	PADRON DUAL	ZONAL	
109	746	763	1325	273	6140	9356

Fuente: Dirección de TICS – TRANSMILENIO S.A.

Con esto vemos que poco más de dos mil buses (2.130 buses) de la flota del sistema cuenta con cámaras de video seguridad, que para el primer semestre de 2022 se habrá integrado 1492 buses con cámaras de seguridad para un total 4358 buses con esta tecnología. Lo que hace necesario que se implemente esta tecnología en la totalidad de la flota del sistema para brindar mayor seguridad a los pasajeros y al sistema mismo.

La problemática también esta relaciona a la funcionalidad de las Cámaras que debe ser permanente o por lo menos en todo el trayecto del recorrido del bus; pues, como lo expone la entidad, por disposiciones y condiciones contractuales en las Concesiones, estas solo cumplen con lo establecido en el Código de Policía, es decir solo instalan las cámaras que consideran, por tal razón, es obligación de las Interventorías realizar inspecciones aleatorias a esta flota para evidenciar la funcionalidad de las cámaras y hacer el requerimiento al Concesionario quien tiene toda la discrecionalidad de mantenerlas funcionales en los tiempos que estimen ya que contractualmente no es exigible.

Con el botón de pánico, la situación no es diferente, pues este es un equipo SIRCI, en donde los concesionarios de operación deben realizar los mantenimientos respectivos garantizando su funcionamiento, al igual que el concesionario del SIRCI que mediante el contrato de concesión 001 de 2011 también debe garantizar su funcionamiento. Es importante señalar que este equipamiento instalado en la flota, puede presentar fallas por diferentes condiciones de uso. Es así que, el concesionario SIRCI, cuenta con una herramienta de gestión de incidentes, encontrando que la totalidad de los reportes de novedades ocurridas en el sistema han sido atendidos.

Por ello, resulta necesario que se den los lineamientos para el funcionamiento de video seguridad en el sistema de transporte público, dado que la Ley 1801 de 2016 no ha establecido los niveles de servicio para mantener disponibles, funcionales y accesible la integralidad del equipamiento.

### **Beneficios para la seguridad del sistema**

La existencia de cámaras de vigilancia en los vehículos de sistema de transporte público permite hacer seguimiento al comportamiento de los pasajeros y las grabaciones pueden ser utilizadas para apoyar o desmentir cualquier testimonio en caso de un incidente dentro o fuera del vehículo. Pueden ser utilizadas como una forma de ayudar a mantener a los usuarios y conductores seguros mediante el seguimiento y ubicación exacta del vehículo a medida que viaja a lo largo de la ruta.

Constituyen un mecanismo efectivo de disuasión del delito. La presencia de cámaras al interior del vehículo y en general del sistema conlleva un efecto disuasivo, pues intimida a los delincuentes y vándalos. Su utilidad no reside sólo en la prevención, sino también en la ayuda a la investigación de delitos y facilita una mejor respuesta por parte de la Policía, aportando datos exactos del momento en que ocurre el suceso.

En efecto, así lo observa la Oficina de Análisis de la Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia en la evaluación al sistema de video vigilancia de ciudad, demostrando hallazgos importantes en la mejora de seguridad y en la reducción de crímenes; por ejemplo, encontró que el sistema de video vigilancia ayudó a reducir los delitos contra de la vida y contra el patrimonio económico.

Hay que decir que los efectos positivos encontrados, responden y confirman ampliamente lo que se ha encontrado y teorizado en la literatura sobre video vigilancia y criminalidad, pues estos modelos de vigilancia se basan en la Teoría de prevención situacional del delito (Clarke, 1995), la cual parte del supuesto que las personas que cometen un delito son agentes racionales que cuantifican los beneficios y los costos esperados tras realizar una acción delictiva.

Por lo que se hace necesaria esta iniciativa con el fin establecer los lineamientos y directrices para garantizar la seguridad de los usuarios del sistema integrado de transporte público de la ciudad como servicio esencial y necesario para la reactivación económica de la ciudad. Constituye un elemento esencial para el desarrollo normativo del Artículo 146 de parágrafo 2 de la Ley 1801 de 2016 para desarrollar su cumplimiento.

La seguridad en el transporte público, que establece el artículo 2° de la Ley 336 de 1996 está relacionada con la protección de los usuarios, lo cual constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, mientras que el artículo 3° ídem preceptúa que en la regulación del transporte público, las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modalidad.

Así pues, la Corporación Distrital, en ejercicio de la atribución prevista en el numeral 1° del artículo 12 del Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C., está facultada para dictar las normas necesarias para garantizar la eficiente prestación de los servicios y el adecuado cumplimiento de las funciones a cargo del Distrito por lo que se dispondrán los lineamientos para el desarrollo y funcionamiento de las cámaras de seguridad y botones de pánico al interior de la flota de buses del Sistema Integrado de Transporte en los diferentes componentes, troncal zonal, dual y alimentador.

#### **4. MARCO JURIDICO**

##### **❖ Constitucional**

**Artículo 1o.** *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista,*

*fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”*

**“Artículo 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 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.*

#### ❖ Legal

- **Ley 336 de 1996**, por la cual se dicta el “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 garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la 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.*

- **Ley 769 de 2002** “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” (modificada parcialmente por la Ley 1383 de 2010)

**ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** *Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.*

(...)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

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

**Artículo 146.** COMPORTAMIENTOS CONTRARIOS A LA CONVIVENCIA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS O SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y por lo tanto no deben efectuarse:

(...)

**PARÁGRAFO 2o.** En el marco de la regulación del servicio público de transporte masivo, las empresas públicas, privadas o mixtas que presten el servicio público de transporte masivo de pasajeros deberán implementar cámaras de vigilancia dentro de los vehículos destinados a la prestación del servicio, so pena de incurrir en Multa General Tipo 4 e inmovilización del vehículo.

Esta medida solo será exigible a los vehículos destinados a la prestación del servicio que entren en circulación a partir de la expedición de la presente ley.

**Artículo 237.** INTEGRACIÓN DE SISTEMAS DE VIGILANCIA. <Artículo CONDICIONALMENTE exequible> La información, imágenes, y datos de cualquier índole captados y/o almacenados por los sistemas de video o los medios tecnológicos que estén ubicados en el espacio público, o en lugares abiertos al público, serán considerados como públicos y de libre acceso, salvo que se trate de información amparada por reserva legal.

Los sistemas de video y medios tecnológicos, o los que hagan sus veces, de propiedad privada o pública, a excepción de los destinados para la Defensa y Seguridad Nacional, que se encuentren instalados en espacio público, áreas comunes, lugares abiertos al público o que siendo privados trasciendan a lo público, se enlazarán de manera permanente o temporal a la red que para tal efecto disponga la Policía Nacional, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida el Gobierno nacional.

- **Ley 1581 de 2012** Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales”.

**Artículo 2.** ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a los datos personales registrados en cualquier base de datos que los haga susceptibles de tratamiento por entidades de naturaleza pública o privada. (...)

## ❖ Acuerdos

- **ACUERDO 79 DE 2003.** "Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C."

**Artículo 1.** Principios y valores fundamentales para la convivencia ciudadana: Este Código comprende las reglas mínimas que deben respetar y cumplir todas las personas en el Distrito Capital para propender por una sana convivencia ciudadana. Está fundamentado en los siguientes principios y valores:

(...)

**1.2. VALORES FUNDAMENTALES PARA LA CONVIVENCIA CIUDADANA:** Son valores fundamentales para la convivencia ciudadana:

3. La confianza como fundamento de la seguridad;

4. La solución de los conflictos mediante el diálogo y la conciliación;

5. La responsabilidad de todos en la conservación del ambiente, el espacio público, la seguridad y el patrimonio cultural;

(...)

**Artículo 98.** Sistema Transmilenio. Está integrado por la combinación organizada de infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos y estaciones, utilizados para la eficiente y continua prestación del servicio público esencial de transporte masivo de personas, a través de buses dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C. Su uso está enmarcado en las reglas de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana. (...)

- **ACUERDO 592 DE 2015** "Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el distrito capital".

**ARTÍCULO 1.** La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Movilidad, Fondo de Vigilancia y Seguridad y la Empresa Transmilenio, tomará las medidas necesarias con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de Transporte Público Individual y colectivo de Pasajeros, el cual se integrará al sistema de vigilancia existente, para lograr una mayor eficiencia, eficacia y cobertura de la seguridad en el Distrito Capital.

- **ACUERDO 761 DE 2020.** Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI"

**Artículo 4. Visión de ciudad.** En el 2024 Bogotá se habrá recuperado de los efectos negativos dejados por la pandemia global COVID -19 en materia social y económica, capitalizando los aprendizajes y los canales de salud pública, solidaridad y redistribución creados para superarlos. (...), que, junto con una movilidad sostenible y accesible, la disminución de los índices de inseguridad en la ciudad y una institucionalidad fortalecida regionalmente, hará de Bogotá una

ciudad cuidadora, incluyente, sostenible y consciente, donde la educación pertinente y de calidad es el principal factor de transformación social y económica.

**Artículo 9. Propósitos y Logros de ciudad.** El Plan Distrital de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI” se organiza en torno a 5 propósitos que se cumplen a través de 30 logros de ciudad mediante la articulación de acciones materializadas en programas.

(...)

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

Meta trazadora 54. Reducir los mercados criminales, los delitos, las muertes y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, a niños, niñas, jóvenes, peatones, biciusuarios y usuarios del transporte público.

Programa estratégico 9. Seguridad, convivencia y justicia. Meta 66. Diseñar e Implementar al 100% un (1) plan de fortalecimiento al Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C4), enfocado a la interconectividad las cámaras de seguridad de la ciudad y el transporte público (Transmilenio) junto con el fortalecimiento de bases de datos con antecedentes criminales de delincuentes.

(...) La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia se compromete a presentar a consideración de este Concejo, en el tercer trimestre de 2020, la estrategia de seguridad que permitirá cumplir las metas de seguridad establecidas en este plan y enfrentar a la criminalidad y al crimen organizado en las condiciones que lo exija el escenario delictivo que surgirá en el contexto de la pandemia del Covid – 19.

#### ❖ **Jurisprudencia**

- **Sentencia C-094/20.** Expediente: D-11902. Demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 32, 95 (parcial), 139 (parcial), 146 (parcial) y 237 (parcial) de la Ley 1801 de 2016 "Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana".

'... En cuanto al inciso primero del párrafo segundo del artículo 146 del Código de Policía, la Corte concluyó que la disposición demandada no vulnera la Constitución. Lo anterior, por cuanto si bien la instalación de cámaras de vigilancia en vehículos de transporte público masivo genera una restricción leve al derecho a la intimidad, ésta se encuentra justificada por la finalidad legítima que persigue (prevalencia del interés general y garantía del orden público), cumpliendo con los requisitos de razonabilidad y proporcionalidad exigidos por la jurisprudencia constitucional. En todo caso, recordó que la captación y almacenamiento de la información, imágenes y datos a través de las cámaras de vigilancia instaladas en los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte masivo, deberá sujetarse a lo dispuesto en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 en materia de protección de datos personales.'

## 5. COMPETENCIA

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

- ❖ Artículo 313 numeral 1º de la Constitución Política:

«ARTICULO 313. *Corresponde a los concejos:*

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

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

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

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

## 6. IMPACTO FISCAL

La presente iniciativa NO genera un impacto fiscal que afecte el marco fiscal de mediano plazo, comoquiera que no prevé la realización de inversiones distintas a las previstas en el plan plurianual de inversiones aprobado en el actual Plan de Desarrollo.

En tal sentido de generarse algún impacto, este podrá ser aplicado a lo previsto en el Plan Plurianual de Inversiones aprobado en el Acuerdo No. 761 de 2020, y en especial lo destinado al cumplimiento de las metas descritas en el Propósito 3, *Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.*

Atentamente,

**JORGE LUIS ESCOBAR COLMENARES**

Concejal de Bogotá

## II. TEXTO DEL PROYECTO DE ACUERDO

**PROYECTO DE ACUERDO No. 412 DE 2021**

**PRIMER DEBATE**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE PREVENCIÓN, PROMOCIÓN Y FORTALECIMIENTO DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO”**

**El Concejo de Bogotá D.C.**

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

**ACUERDA:**

**Artículo 1. Objeto.** El presente Acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos para la prevención, promoción y fortalecimiento de la seguridad ciudadana en el Sistema Integrado de Transporte Público conforme a lo dispuesto por la Ley 1801 de 2016 a través del uso e implementación de cámaras de seguridad en el Sistema y la integración en tiempo real al Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo de Bogotá (C4), así como a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá.

**Artículo 2. Lineamientos.** La administración Distrital diseñará e implementará la Política Pública para la prevención, promoción y fortalecimiento de la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público conforme a lo dispuesto por la Ley 1801 de 2016 a través del uso e implementación de cámaras de seguridad en el sistema que deberá observar por lo menos los siguientes lineamientos:

1. **Seguridad Ciudadana.** Como un *derecho y una finalidad primordial del Estado, que en su condición de bien público propicia la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros, en contra de la integridad física, el patrimonio y otros derechos individuales y colectivos de todas las personas; así como las condiciones necesarias para la vida digna y el goce pleno de los derechos humanos, libertades públicas, y la convivencia pacífica, en un ambiente de solidaridad, tolerancia, respeto y desarrollo armónico con sujeción a la Constitución, las Leyes y los Tratados Internacionales ratificados por el Estado Colombiano.*
2. **Integración.** Las cámaras de seguridad instaladas en la flota del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad estarán enlazadas y/o integradas en tiempo real al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4), y por defecto, a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá de manera permanente y directa con la disposición de audio e imagen.



3. **Coordinación.** La coordinación corresponde a un proceso por medio del cual los diferentes actores de Sistema Integrado de Transporte Público integran al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C4), y por defecto, a los Centros Operativos de Seguridad Ciudadana (COSEC) de la Policía Metropolitana de Bogotá, los planes de acción para trabajar en forma armoniosa y articulada en atención de la seguridad requerida del Sistema.
4. **Sostenibilidad.** La sostenibilidad se entiende como la sumatoria de acciones que permiten garantizar la continuidad en el tiempo de los programas y políticas que se orientan a garantizar la seguridad al interior y alrededor del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.
5. **Participación.** Las acciones construidas deben tomar en cuenta a la participación de la ciudadanía, la academia, empresas de seguridad privada y demás actores relacionados con el desarrollo de políticas de seguridad en el Distrito Capital.
6. **Seguimiento.** El seguimiento consiste en la verificación permanente del sistema de cámaras de seguridad instalado en la flota del Sistema Integrado de Transporte a fin de detectar el desarrollo y comisión de posibles delitos al interior del Sistema. Para lo cual se deberá contar con el equipo técnico suficiente y capacitado para el análisis de las diferentes situaciones de inseguridad que se presenten.
7. **Prevención.** Se atiende al reconocimiento, valoración y anticipación del riesgo público en convivencia y seguridad ciudadana, mediante acciones orientadas a evitar la posible ocurrencia de daños como consecuencia de perturbaciones a la convivencia pacífica, de actos violentos o delictivos.
8. **Evaluación.** Da cuenta del cumplimiento del objetivo y las acciones propuestas, visibilizando los resultados y efectos de las políticas, programas y acciones que sean implementadas para la garantizar la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público.
9. **Habeas data.** La captación y almacenamiento de la información, imágenes y datos a través de las cámaras de vigilancia instaladas en los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público, deberá sujetarse a lo dispuesto en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 en materia de protección de datos personales.

**Artículo 3. Divulgación y asistencia.** La Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia, en el marco de sus competencias, impulsará una estrategia de divulgación e información ciudadana para que conozcan los derechos y deberes, como usuarios del Sistema Integrado de Transporte, en especial, sobre las líneas de atención y recepción de denuncias por la comisión de delitos al interior del Sistema como del acompañamiento y asistencia a las víctimas. Para ello, podrá articular con los diferentes operadores o concesiones, los mecanismos de divulgación que permitan orientar y guiar al ciudadano frente a las quejas que tengan sobre el sistema y la seguridad del mismo.

**Artículo 4. Herramienta de recopilación.** La Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia en asociación con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y la

Empresa Metro de Bogotá S.A. diseñará una herramienta de recopilación de información que permita conocer y medir el fenómeno de criminalidad e inseguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público, que se construirá con la información aportada por las denuncias y análisis de hechos delictivos captados a través del sistema de video y seguridad adoptado para la flota del Sistema.

**Artículo 5. Actualización.** La Administración Distrital a través de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. adelantará una estrategia de seguimiento y control a los concesionarios y operadores del Sistema Integrado de Transporte Público para la actualización de equipos y sistemas operativos instalados en la flota del Sistema para que se ajuste a las últimas tecnologías de video, audio, grabación, transmisión y conservación de la información por lo menos cada tres (3) años.

**Parágrafo.** La entidad exigirá a los concesionarios y operadores del Sistema Integrado de Transporte Público la instalación de cámaras y medios de transmisión de datos en los buses que no cuenten con este sistema a la entrada en vigencia del presente Acuerdo. Para lo cual contará con el término de un (1) año para la suscripción de las respectivas modificaciones contractuales que sean necesarias.

**Artículo 6. Informe.** La Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., dentro del ámbito de sus competencias, rendirán informe del avance del presente Acuerdo anualmente ante el Concejo de Bogotá, así como de la implementación del Sistema Tecnológico de Seguridad establecido en el Acuerdo 592 de 2015.

**Artículo 7. Alianzas y/o convenios.** La Administración Distrital podrá forjar alianzas y/o convenios con entidades sin ánimo de lucro para desarrollar estrategias que aporten al Acuerdo mientras su propósito sea la prevención, promoción y fortalecimiento de la seguridad ciudadana en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

**Artículo 8. Vigencia.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**