



## *Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.*

*T. y C.*

CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.6 DE JUNIO 2022

Doctor

**GLORIA ESTRADA BENAVIDES**

Presidente

**CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA**

Ciudad

Cordial saludo,

### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

La inseguridad en la ciudad es uno de los problemas más sentidos por la población, que afecta en diferente intensidad a las diversas actividades económicas, sociales, recreativas, educativas, y emocionales.

El incremento de homicidios en los últimos 2 años, muestra un deterioro del tejido social, falta de calidad de vida y crecimiento por los dominios barriales de bandas delincuenciales, los delitos han aumentado; extorsión, acoso, violaciones. robo de celulares, hurto de vehículos, atraco a residencias, negocios lesiones personales, y que son delitos que siguen pesando en la inseguridad y futuro de la ciudad.

Razón por la cual la militarización de la ciudad solicitada desde el orden nacional se convertiría en el verdugo del turismo en nuestra ciudad, ya que los visitantes la asimilarían con un grave riesgo al mejor estilo ucraniano.

Asimismo, la violencia interpersonal y muerte por riñas registró un incremento entre en lo evaluado del año 2022 que compite con el sicariato.

Por tal razón la inteligencia, inversión social, cultura ciudadana y políticas preventivas en el transporte publico serian de mejor beneficio que ver a una ciudad turística atiborrada de militares al mejor estilo de las guerras mundiales.

En los vehículos de transporte, los conductores y ocupantes se encuentran expuestos a distintos riesgos ya que pueden ser objeto de homicidios, hurtos, daños, accidentes de tránsito, etc.

Según el Observatorio COSED, tristemente desaparecido esto era una situación de siempre que se vendría en aumento y que Cartagena como vamos la percepción de seguridad ha mostrado a través de sus informes la gran percepción de inseguridad. También en el número de accidentes vehiculares de la última década: 6 de cada 10 atropellos durante e involucraron una motocicleta.

### **Propuesta de sistema tecnológico**

De acuerdo a las experiencias internacionales y las tecnologías disponibles que se vienen aplicando en varios países, se sugiere implementar en Cartagena el siguiente sistema tecnológico de seguridad para el Servicio de Transporte Público Individual y colectivo de pasajeros como de motocicletas para el Distrito de Cartagena

Estos equipos son de fácil y discreta instalación, ofrecen soluciones integrales para la visualización, monitoreo, en una central y Se propone la instalación en cada vehículo de un Sistema para rastreo y ubicación inmediata del vehículo mediante tecnología GPS (Sistema de Posicionamiento Global).

En los Taxis, este sistema contaría con tres botones de pánico, uno para el usuario y otro para el conductor del taxi y el tercero en la cajuela del auto o para porte mediante control remoto tipo llavero.



## *Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.*

*T. y C.*

En los Buses o articulados, este sistema contaría con los botones de pánico que se considere, unos para el usuario dispuestos a lo largo del vehículo y otro para el conductor para porte mediante control remoto tipo llavero.

Tanto el sistema de seguridad de los taxis como de los buses y articulados debe tener un sistema de contacto con el Centro Automático de Despacho (CAD) de la Policía, para que esta tome las medidas del caso de manera oportuna e inmediata para hacer frente a cualquier situación que ponga en peligro la integridad de los usuarios o del conductor del vehículo.

Este sistema de seguridad debe tener mecanismos de monitoreo, control y seguimiento de los vehículos, a través de las plataformas tecnológicas más apropiadas y conectadas y adecuadas.

Esta propuesta de sistema tecnológico, basada en las tecnologías disponibles en el mercado y en aplicación en algunos países, es una guía para la implementación en Cartagena, pero la administración debe evaluar la tecnología más adecuada que permita poner en marcha este sistema de seguridad en taxis, buses o articulados, motos

### **Beneficios del sistema tecnológico de seguridad.**

La instalación de botones de pánico, chips y GPS contribuye a que los usuarios, operarios y equipos (vehículos) estén en un entorno fuera de peligro, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, así como también en los trayectos que cumple el mismo.

Los sistemas de monitoreos se convierten en un elemento de alta disuasión para los delincuentes que están pensando cometer algún ilícito en dicho entorno.

Hay interés en las empresas de transporte, los usuarios y las autoridades en mejorar la seguridad en el transporte individual y público, de tal manera que los usuarios sean transportados con seguridad y sin incidentes.

### **Experiencias a nivel internacional**

A nivel global, una preocupación actual, es la seguridad en los medios de transporte masivo e individual, ya que este tipo de medios esta siempre expuesto a diferentes riesgos de seguridad tanto para el operario como para los ocupantes de los vehículos.

Ante esta situación en varios países del mundo se han desarrollado y aplicado diversas tecnologías tendientes a garantizar la seguridad de las personas. Ciudades como Shanghai, Ningbo en la China, Moscú, Madrid y Londres son pioneras en los procesos de Monitoreo y Video Vigilancia en sus sistemas de transporte público. También hay experiencias exitosas en Canadá y Australia.

En Suramérica, ciudades Como Rio de Janeiro y Buenos Aires han implementado este tipo de seguridad en algunos de sus medios de transporte; pero tal vez uno de los ejemplos más cercanos a nuestro país y de mayor cobertura (a nivel nacional) ha sido el proyecto **TRANSPORTE SEGURO DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO** en la República del **ECUADOR** que cubre con seguimiento de GPS Y Video Vigilancia Móvil los Taxis y Buses a nivel nacional.

Con el objeto de ilustrar esta experiencia exitosa del Ecuador, que nos sirve como punto de referencia para la implementación de medidas similares en Cartagena, se transcribe los principales aspectos de este sistema tecnológico, cuya fuente de la información es la página web de la Agencia Nacional de Transito del Ecuador.

El proyecto tiene dos componentes principales:

1. Los chips y GPS equipos que se instalarán en los vehículos de transporte público y comercial modalidad taxi convencional como motos.



## Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.

T. y C.

2. La plataforma tecnológica que permite monitorear los vehículos y las emergencias que se susciten.

El kit de seguridad es un conjunto de dispositivos tecnológicos que permite rastrear y realizar acciones de alarma.

**El Kit de Seguridad está integrado por:**

- \*1 GPS
- \*1 CHIPS
- \*3 Botones de auxilio

"El proyecto de video vigilancia móvil de los Autobuses Urbanos de Ningbo, es una de las instalaciones de transporte más grandes en China. Cubre más de 3,600 autobuses pertenecientes a 14 empresas de transporte en la ciudad de Ningbo.

El departamento de transporte de Ningbo enfrentaba muchos de los problemas de seguridad más comunes en los autobuses. Ellos buscan proteger sus bienes y garantizar la seguridad de los conductores y pasajeros por lo cual, un sistema de seguridad es necesario para presentar pruebas en el caso de robo o daños, lo que contribuye a resolver los posibles conflictos entre los pasajeros y el personal, entre otros.

### 1. FUNDAMENTO JURÍDICO

#### Constitución Política

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.

#### Ley 105 de 1993

**Artículo 2º.- Principios Fundamentales**

*b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.*

*e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.*

**Artículo 3º.- Principios del transporte público.** *El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:*

**I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:**

*El cual implica:*

*a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.*

#### Ley 336 de 1996

**Artículo 2º.-** *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 3º.-** *Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de*



## Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.

T. y C.

*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 5º**-*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**

#### **ARTÍCULO 1º. 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. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

*Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.*

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

#### **SENTENCIA C-568/03**

*"Los artículos 298, 300-1 y 2, 311 y 313-1 de la Constitución así mismo confieren en esta materia determinadas competencias a las corporaciones públicas de elección popular de los ámbitos departamental y municipal.*

*En efecto, tales disposiciones señalan que corresponde a las asambleas departamentales, por medio de ordenanzas, y a los concejos municipales, "reglamentar... la eficiente prestación de los servicios" que la ley adscriba a la correspondiente entidad territorial.*

*Ahora bien, no debe perderse de vista, como ya lo ha precisado la Corte de manera reiterada, que por disposición de la propia Constitución la función que la Carta confiere en los artículos 300-1 y 298 a las asambleas departamentales y en los artículos 311 y 313-1 a los concejos municipales para "reglamentar... la prestación de los servicios" que la ley confíe a la respectiva entidad territorial debe entenderse circunscrita a lo que el Legislador determine.*

*En efecto, sobre este aspecto deben reiterarse los siguientes parámetros establecidos por la Constitución:*

*i) La autonomía de que gozan las entidades territoriales para la gestión de sus intereses se enmarca dentro de los contornos que a ella fijan la Constitución y la ley. (artículo 287).*

*ii) Conforme lo dispone el artículo 288 ibídem, corresponde a la ley establecer los términos en los que, de acuerdo a los principios de coordinación, concurrencia*



## *Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.*

**T. y C.**

*y subsidiariedad, los distintos niveles territoriales ejercerán las competencias que les son atribuidas por la Constitución.*

*Una interpretación teleológica y sistemática de los anteriores principios constitucionales conduce a la Corte a afirmar que en materia de servicios públicos el Constituyente instituyó una competencia concurrente de regulación normativa en cabeza de los niveles central, regional y local, que puede caracterizarse así:*

*a) A la ley le compete establecer por vía general el régimen jurídico de los servicios públicos, esto es, las pautas y principios, así como los aspectos estructurales de los mismos (Arts. 150-23 y 365 C.P.)*

*b) Es propio de los departamentos y municipios desarrollar por la vía del reglamento la preceptiva legal y adecuarla a las particulares peculiaridades propias de su ámbito territorial. En otros términos, corresponde a las autoridades de esos niveles expedir normas reglamentarias para dar concreción y especificidad a la ley de modo que con sujeción a la misma, dispongan lo conducente a la adecuada y eficiente prestación de los servicios públicos según sean las características de las necesidades locales<sup>24</sup>.*

*Ahora bien, los criterios de distribución de competencias entre los distintos niveles territoriales en materia de servicios públicos y el carácter concurrente de los mismos son integralmente aplicables al servicio público de transporte, a que alude específicamente el numeral 2o. del artículo 300, conforme al cual a las Asambleas Departamentales por medio de ordenanzas corresponde: "2o. Expedir disposiciones relacionadas con... el transporte (...)".*

*"4.2.2. La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales.*

*Al respecto la Corte señala que como se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia en relación con el alcance de la autonomía territorial y el ejercicio de competencias normativas por las autoridades de las entidades territoriales, la circunstancia de que el Legislador prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas.*

*Como allí se señaló se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.*

*La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía Tomado del concejo de Bogotá.*

Atentamente,

**BANCADA DEL PARTIDO DE LA U  
CESAR PION GONZALEZ-VOCERO**



T. y C.

## *Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.*

### **PROYECTO DE ACUERDO No.**

**"Por el cual se implementa un sistema tecnológico de seguridad chip y GPS en motos y vehículos de servicios públicos como botones de pánico para los vehículos públicos individuales y colectivos para conductores y pasajeros en el Distrito de Cartagena"**

EL CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial de las conferidas en el LALEY 136 DE 1994

### **ACUERDA:**

**ARTÍCULO 1. Objeto.** La Administración Distrital, a través de Departamento de transportes y tránsito "DATT" tomará las medidas necesarias con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en aplicación de chip codificador de informaciones y GPS y botones de pánico en el servicio de Transporte Público Individual y colectivo de Pasajeros como también en toda moto que habite en el distrito de Cartagena.

**ARTÍCULO 2. Sistema Tecnológico de seguridad.** El sistema Tecnológico de seguridad chip-GPS deberá contar con los siguientes componentes básicos: un sistema de localización inmediata y rastreo del vehículo que permitan la ubicación y en caso de los vehículos públicos individuales y colectivos botones de pánico para conductor y pasajero

**ARTÍCULO 3. Financiación.** El departamento de transportes y tránsito "DATT" evaluarán las empresas que ofrezcan la implementación del sistema a cargo del usuario y verificara los escenarios de prestación de servicio en concomitancia con la policía Nacional como también el análisis de la financiación de los equipos necesarios para desarrollar el sistema tecnológico de seguridad. Para tal efecto, la administración distrital iniciará las conversaciones, negociaciones y concertaciones necesarias con las organizaciones de los propietarios de los vehículos de transporte público individual de pasajeros y empresas operadoras del SITP y de Transmilenio, a fin de acordar en forma concertada de adquirir los equipos del sistema tecnológico de seguridad y del mantenimiento preventivo y correctivo.

**ARTÍCULO 4. Desarrollo gradual.** La implementación del sistema tecnológico de seguridad en chips y GPS se efectuara con plazo de un año a partir de la vigencia del presente acuerdo y la designación de la firma y o Empresa aprobada en el marco de la ley por el DATT para tal fin.

**ARTÍCULO 5. Promoción.** La Administración Distrital diseñará una estrategia publicitaria para dar a conocer los beneficios del sistema tecnológico de seguridad de que trata el presente acuerdo y sobre los protocolos de uso.

**ARTICULO 6.** El departamento administrativo de transporte y tránsito "DATT" reglamentara con base en la ley la aplicación de las sanciones de las infracciones al presente acuerdo

**ARTICULO 7.** Siendo la motocicleta en esta ciudad el vehículo oportuno por la movilidad vehicular dificultosa y la carencia de vías y además la imposibilidad de la población para tener un carro familiar de transporte y pobre un vehículo usado por la mayor parte de la población como vehículo familiar y de uso laboral, no puede permitirse la estigmatización general por acciones individuales delictivas



**T. y C.**

## ***Concejo Distrital de Cartagena de Indias D.***

que se hacen también en vehículos de 4 ruedas y hasta a pie. Por lo tanto, se propone a los propietarios asuman el costo del chip lo que garantizara tranquilidad de las partes por conocer su ubicación e historia y antecedentes No generando traumas en la movilización.

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