



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

DECRETO No. **429** DE 2012

(11 SET. 2012)

Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ

En uso de las facultades y atribuciones de orden constitucional y legal y en especial las conferidas por los artículos 315, numeral 1 de la Constitución Política; el artículo 38, numerales 1, 3 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993, y el artículo 4º del Acuerdo Distrital 484 de 2011, y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 209º de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, delegación y desconcentración de funciones.

Que corresponde al Alcalde Mayor el ejercicio de la facultad reglamentaria sobre los Acuerdos Distritales y expedir las normas que dirijan la actuación administrativa del Distrito Capital, de acuerdo con lo señalado en los artículos 315º, numeral 1º de la Constitución Política y en el artículo 38º, numerales 3º y 4º del Decreto Ley 1421 de 1993.

Que el Concejo de Bogotá, D.C. expidió el Acuerdo 484 del 27 de diciembre de 2011 "*Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital*", el cual se hace necesario reglamentar expidiendo las medidas necesarias para su efectividad.

Que el Acuerdo 484 de 2011 en su artículo 2º, previó que el subsidio se otorgará para su uso en el Sistema Integrado de Transporte Público, que el mismo es creciente e inicia con un descuento de 15% en el 2012, con incrementos anuales en 5 puntos porcentuales hasta llegar al 40% en el año 2017 y para un máximo de cincuenta (50) viajes mensuales.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° C0232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. 429 DE 11 SET. 2012
Página 2 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Que el ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público SITP y del actual sistema de transporte masivo es Transmilenio S.A.

Que el artículo 19° del Decreto 309 de 2009 establece que la integración de los diferentes modos de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad será gradual.

Que dentro de la gradualidad referida se establece una segunda fase de implantación del SITP, en la cual se efectuará una integración física, operativa, virtual, del medio de pago y tarifaria.

Que la integración tarifaria, implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I DE LA CALIDAD DE BENEFICIARIO

Artículo 1°.- La calidad de beneficiario del subsidio se adquiere por estar inscrito en el “Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad de la ciudad de Bogotá D.C.”, administrado y actualizado en Bogotá D.C., por la Secretaría Distrital de Salud, a primero (1°) de enero de cada vigencia fiscal. Para la vigencia fiscal 2012 se tendrán como beneficiarios iniciales los inscritos en la base de datos vigente a la fecha de expedición del presente decreto.

Las personas con discapacidad aspirantes al subsidio que se inscriban en el registro referido con posterioridad a la expedición del presente decreto, serán incluidos en la base de beneficiarios del subsidio para la siguiente vigencia fiscal.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° 0022624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



**BOGOTÁ
HUANA**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. 429 DE 11 SET. 2012
Página 3 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”

Parágrafo.- Las personas que estando inscritas en el Registro de que trata el presente artículo a la fecha de expedición de este decreto y que presentasen inconsistencias en el nombre y número de documento, pueden actualizar sus datos en el citado registro sin que esto se considere como una nueva inscripción.

Artículo 2º.- Para los efectos del presente decreto y con base en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada en Colombia mediante la Ley 1346 de 2009, entiéndase como personas con discapacidad aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo, que al interactuar con los entornos sociales, económicos, políticos y demás, encuentran diversas barreras que puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Artículo 3º.- A partir del mes de julio del año 2013, todo inscrito en el Registro Para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad en Bogotá D.C. deberá acreditar por parte de las Empresas Promotoras de Salud (EPS) y demás Empresas Administradoras de Beneficios (EAPB), su condición de discapacidad permanente o de largo plazo, de acuerdo con las directrices emitidas por la Secretaría Distrital de Salud.

Artículo 4º.- La calidad de beneficiario se suspenderá en los siguientes casos:

- a. Cuando se compruebe que el medio de uso del subsidio no presenta ningún tipo de transacción por dos (2) meses continuos.
- b. Cuando el solicitante se encuentre identificado como propietario de vehículos automotores en el territorio nacional o inscrito en el registro de la Secretaría Distrital de Movilidad para circular sin aplicación de las restricciones a la circulación.
- c. Cuando el beneficiario así lo solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Parágrafo.- Para estos efectos la Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad competente para pronunciarse al respecto e informará a las entidades involucradas en el tema para lo de su competencia.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° CO232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. **429** DE **11 SET. 2012**
Página 4 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”

Artículo 5º.- La calidad de beneficiario se perderá en los siguientes casos:

- a. Cuando se retire al beneficiario por el no cumplimiento de lo establecido en el artículo 3, dicho retiro se hará por las entidades competentes para ello.
- b. Cuando la Empresa Promotora de Salud (EPS) y las demás Empresas Administradoras de Beneficios (EAPB) no certifiquen la condición de persona con discapacidad del beneficiario, de conformidad con lo establecido en el artículo 2 del presente Decreto.

Parágrafo.- Para estos efectos la Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad competente para pronunciarse al respecto e informará a las entidades involucradas en el tema para lo de su competencia.

Artículo 6º.- Todo beneficiario deberá respetar el reglamento de uso del medio de pago, el que será adoptado por Transmilenio S.A. en atención a la integración tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público.

CAPÍTULO II DEL OTORGAMIENTO DEL SUBSIDIO Y DEL MEDIO DE USO

Artículo 7º.- Para el otorgamiento del subsidio y de su medio de uso se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

7.1. Beneficiarios Iniciales y Primera entrega de medios de uso:

Los inscritos a la fecha de expedición del presente decreto en el “Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad de la ciudad de Bogotá D.C.”, se considerarán como beneficiarios iniciales y se procederá para el otorgamiento de su subsidio, de la siguiente manera:

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° CO232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

11 SET. 2012

Continuación del Decreto N°. 429 DE _____
Página 5 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”

- a. La Secretaría Distrital de Salud reportará a la Secretaría Distrital de Movilidad la base de datos del “Registro Para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad en Bogotá D.C.” previamente validada a la fecha de corte de su remisión, incluyendo nombre, número de documento de identificación y localidad de residencia de los inscritos.
- b. La Secretaría Distrital de Movilidad recibirá la base de datos entregada por Secretaría Distrital de Salud y depurará la información que corresponda a los beneficiarios de excepción de medidas de restricción de circulación vehicular y a propietarios de vehículos automotores. La base de datos resultante de este cruce se remitirá a Transmilenio S.A.
- c. Transmilenio S.A. recibirá la base de datos de Beneficiarios y en coordinación con las Secretarías de Integración Social, Movilidad, Salud, General y Gobierno, elaborará un cronograma de la primera entrega del medio de uso personalizado a los ciudadanos de tal manera que ésta se realice de manera gradual y ordenada, evitando las aglomeraciones de beneficiarios, para lo cual se hará uso de las instalaciones y los medios de apoyo de cada una de las entidades mencionadas, según disponibilidad y capacidad instalada para la respuesta a la demanda de la población en condición de discapacidad. Las entidades mencionadas apoyarán en la estrategia unificada de comunicación que realizará el Distrito Capital para efectuar la convocatoria correspondiente.
- d. Transmilenio S.A. entregará el medio de uso personalizado a los beneficiarios iniciales, acreditando la entrega a través del medio de identificación que adopten las entidades involucradas.

7.2. Entrega del medio de uso a los demás beneficiarios:

Transmilenio S.A., entregará el medio de uso personalizado a quienes adquieran la calidad de beneficiarios con posterioridad a la expedición del presente decreto, en los sitios que fije esa empresa, dentro del bimestre siguiente al recibo del nuevo registro que los incluye.

Parágrafo. La carga de dinero del medio de uso será realizada del primero al quince día de cada mes según el día de su entrega y será activada en 24 horas.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. 429 DE 11 SET. 2012
Página 6 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Artículo 8°.- Monto de la carga del subsidio. Se establece en cumplimiento del artículo 2° del Acuerdo Distrital 484 de 2011, mediante el cual se previó que el subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital es creciente, iniciando con un descuento de 15% en el 2012, con incrementos anuales de 5 puntos porcentuales hasta llegar al 40% en el año 2017, con una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales.

El monto efectivo del subsidio mensual se aplicará en la tarjeta que usará cada persona beneficiaria del subsidio, con base en la siguiente operación matemática, a saber:

La aplicación del subsidio mensual será el producto de restarle al valor de cada pasaje (*tomando como referencia el mayor valor de costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico*) el valor porcentual del subsidio (*que conforme lo ordenado por el Acuerdo Distrital citado, para el año 2012 es del 15%, para el año 2013 del 20%, para el año 2014 del 25%, para el año 2015 del 30%, para el año 2016 del 35%, para el año 2017 del 40%*), multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria (*teniendo en cuenta que el número máximo de pasajes que se podrá asignar por persona es de cincuenta (50), en cumplimiento del Acuerdo Distrital en cita*)

Lo cual, en términos de fórmula se expresa así:

La aplicación del Subsidio mensual, es igual al valor del costo del pasaje, menos el valor porcentual del Subsidio correspondiente al año a calcular, multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria.

Artículo 9°.- Reposición de tarjetas. Transmilenio S.A. definirá el protocolo para inhabilitar el medio de uso (tarjetas) por pérdida o daño e informará al usuario los mecanismos para el reporte correspondiente y para solicitar la reposición de las mismas. La tarjeta de reposición será cobrada al usuario.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° 00232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. 429 DE 11 SET. 2012
Página 7 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Artículo 10°.- Una vez se cuente con un medio tecnológico de pago común de todos los servicios integrados, la tarifa diferencial se aplicará para las Fases I y II del Sistema TransMilenio.

CAPÍTULO III DE LA OPERACIÓN INSTITUCIONAL

Artículo 11°.- Procedimiento Institucional para la operación del subsidio:

- a. La Secretaría Distrital de Hacienda situará los recursos de cada bimestre del subsidio en Transmilenio S.A., correspondientes a una sexta parte del total presupuestado para cada vigencia fiscal.
- b. Realizadas las cargas del bimestre correspondiente y vencido éste, Transmilenio S.A. reportará a la Secretaría Distrital de Hacienda, los montos efectivamente otorgados.

Artículo 12°.- Control y seguimiento a los procesos y procedimientos. Cada una de las entidades a las que se haya asignado actividades en relación con el subsidio, establecerá las medidas de control que correspondan en ejercicio de sus funciones y competencias. Transmilenio S.A. contará con los medios técnicos o tecnológicos para registrar por lo menos, los siguientes datos de los Beneficiarios: identidad, medio de uso activo, fechas y montos de recarga, estado (activo, suspendido, excluido), y llevar un control efectivo sobre las operaciones efectuadas.

Artículo 13°.- La Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza de sector en coordinación con cada una de las entidades que participan en el proceso y aportan información concerniente a sus funciones, creará mecanismos de comunicación permanente que permitan dar respuesta a las inquietudes de los ciudadanos de manera ágil y oportuna y preparará los informes pertinentes sobre el otorgamiento del subsidio.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° C0232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°.
Página 8 de 10

429

DE

11 SET. 2012

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Artículo 14°.- El valor de los recursos estimados anualmente para cubrir los costos del subsidio, será calculado conjuntamente por las Secretarías Distritales de Movilidad y

Hacienda con base en la proyección sobre el número de beneficiarios que se encuentren registrados en el “Registro Para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad en Bogotá D.C.”; para la vigencia siguiente, se tendrá en cuenta los aspectos que correspondan a los beneficiarios de excepción de medidas de restricción de circulación vehicular a propietarios de vehículos automotores, el porcentaje del subsidio establecido en el Acuerdo 484 de 2011, el consumo reportado por Transmilenio S.A y los demás aspectos que incidan en el cálculo de los recursos requeridos.

Parágrafo.- La Secretaría Distrital de Hacienda determinará la disponibilidad de recursos según lo previsto en el artículo 3 del Acuerdo 484 de 2011, que de ser insuficientes se procederá conforme a lo previsto en el artículo 14 del presente decreto. La apropiación destinada a la financiación del subsidio se incorporará como transferencias de inversión a favor de Transmilenio S.A. en el presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda – Unidad Ejecutora 02.

Artículo 15°.- Cuando los recursos previstos o apropiados para una vigencia fiscal resulten insuficientes considerando la población beneficiaria, se diseñarán estrategias que permitan priorizar el otorgamiento, tomando como referencia la pertenencia a las bases de datos de la Encuesta del Sistema de Selección de Beneficiarios para Programas Sociales (SISBEN), y priorizando dentro de ella la población de mayor necesidad de subsidio. La priorización será definida por las Secretarías Distritales de Planeación, Movilidad, Salud e Integración Social.

Artículo 16°.- Transmilenio S.A., tendrá a su cargo los actos y operaciones necesarias para que se efectúen las cargas de los medios de uso con la periodicidad señalada en el presente decreto. El subsidio incluirá los servicios del SITP que entren en operación gradual a partir de la troncal calle 26, con el medio de pago adoptado para el Sistema Integrado de Transporte Público.

Artículo 17°.- La entrega del medio de uso personalizado se iniciará en un mes y medio de expedido este Decreto y se hará de forma gradual.

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

11 SET. 2012

Continuación del Decreto N°.
Página 9 de 10

429

DE

"Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad"

Artículo 18°.- El presente decreto rige a partir del inicio de la operación gradual del Sistema Integrado de Transporte Público.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los **11 SET. 2012**

GUSTAVO PETRO URREGO
Alcalde Mayor

ANA LUISA FLECHAS CAMACHO
Secretaria Distrital de Movilidad

TERESA MUÑOZ LOPERA
Secretaria Distrital de Integración Social

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



N° CO22624 / N° GP0113
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA GENERAL

Continuación del Decreto N°. 429 DE 11 SET. 2012
Página 10 de 10

“Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”

GUILLERMO ALFONSO JARAMILLO MARTÍNEZ
Secretario Distrital de Salud

RICARDO BONILLA GONZÁLEZ
Secretario Distrital de Hacienda

Elaboraron: Marcela González B. Sandra R. Vega R., Liliana Castro S., Mauricio A. Camacho F.
Revisaron: Nubia J. Mahecha H., Martha Coronado F., Miguel Gordo G., Martha C. Andrade, Efrén González R.,
Javier E. López R., Clara E. Pachón S.ª
Aprobaron: María C. García A., Victoria E. Parada O., José A. Herrera, Fernando Rey V, Jorge E. Ramírez H. 

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification

N° CO232624 / N° GP0113

2214200-FT-604 Versión 02



BOGOTÁ
HUMANANA



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.**

429
11 SET. 2012

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

SUBSIDIO PARA PERSONAS EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD

Bogotá D.C., Septiembre de 2012



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.

Contenido

1. MARCO LEGAL.....	3
1.1. ACUERDO DISTRITAL 484 DE 2011.	3
1.2. DECRETO DISTRITAL 190 DE 2010.....	4
1.1. DECRETO DISTRITAL 309 DE 2009.....	4
1.2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.	6
2. CONTEXTO DE LA DISCAPACIDAD	11
3. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACION CON DISCAPACIDAD EN BOGOTA D.C.	12
4. OPERACIÓN DEL SUBSIDIO.....	18
4.1. SECRETARÍA DISTRITAL DE SALUD	18
4.2. SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	18
4.3. SECRETARÍA DE HACIENDA.....	18
4.4. SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN SOCIAL.....	19
4.5. TRANSMILENIO S.A.....	19
5. ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS FISCALES DE IMPLEMENTAR EL SUBSIDIO PARA LA POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD EN BOGOTÁ -SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA (DDP-DEEF).....	19
6. AUDITORIA AL PROCESO.....	27
7. PROYECCIÓN DE RECURSOS PARA EL SUBSIDO	27
8. ACTIVIDADES CUANDO SE DETERMINE QUE LOS RECURSOS SON INSUFICIENTES PARA CUBRIR EL SUBSIDIO.....	27
9. RECOMENDACIÓN DE SUSCRIPCIÓN	27

1. MARCO LEGAL

En atención a la normatividad que se señala a continuación la Secretaría Distrital de Movilidad en su calidad de responsable del sector convocó una mesa de trabajo interinstitucional conformada por Transmilenio S.A y las Secretarías Distritales de Hacienda, Integración Social, Salud y Movilidad, con el fin de reglamentar el Acuerdo Distrital 484 de 2011.

1.1. ACUERDO DISTRITAL 484 DE 2011.

El concejo de Bogotá mediante al Acuerdo 484 de 2011 “Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el distrito Capital”, estableció los siguientes compromisos con la ciudadanía:

“ARTÍCULO 1°. OBJETO. *Crear un subsidio de transporte para el acceso de los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente en el Sistema Integrado de Transporte Público, de conformidad con la disponibilidad de recursos para cada vigencia fiscal específica.*

Parágrafo. *Hasta el inicio de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, del subsidio creado, podrá hacerse uso en el sistema de Transporte Masivo Transmilenio.*

ARTÍCULO 2°. FORMA DE OPERACIÓN: *La Administración Distrital dispondrá la operación del subsidio con base en un porcentaje de descuento sobre la tarifa al usuario del quince por ciento (15%), con un incremento anual de 5 puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales. La población beneficiaria de la tarifa será la registrada en las bases de datos de que dispone la Secretaría de Salud en cada vigencia. Se aplicarán como referencia los resultados de la encuesta para el Sistema de Selección de "Beneficiarios para Programas Sociales (SISBEN).*

ARTÍCULO 3°. FINANCIACIÓN. *La financiación del subsidio previsto en el presente Acuerdo, se efectuará con recursos del Presupuesto de la Administración Central del Distrito Capital.*

ARTICULO 4°. REGLAMENTACIÓN. *La Administración Distrital reglamentará el presente Acuerdo, expidiendo las normas necesarias para su efectividad, Seguimiento y auditoría.”*

1.2. DECRETO DISTRITAL 190 DE 2010.

El decreto Distrital 190 de 2010 "Por el cual se regula el procedimiento para las relaciones político - normativas con el Concejo de Bogotá, D. C. y se dictan otras disposiciones" establece en su artículo 23 lo siguiente:

“Artículo 23°. Sanción de Proyectos de Acuerdo. Una vez sancionado el Acuerdo por parte del/la Alcalde/sa Mayor de la ciudad y numerado por el Concejo de Bogotá, .D. C., la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá remitirá copia del Acuerdo a la Secretaría Distrital de Gobierno y a la/s Secretaría/s cabeza de Sector responsable/s para que implemente/n, reglamente/n y ejecute/n el mismo.

La/s Secretaría/s cabeza de Sector y sus entidades adscritas o vinculadas responsables de la implementación del Acuerdo deberán remitir a la Secretaría Distrital de Gobierno-Dirección de Seguimiento y Análisis Estratégico-, cada seis (6) meses a partir de la sanción del mismo, un informe sobre los avances de la ejecución del Acuerdo Distrital, o antes si el Acuerdo sancionado establece un término inferior para este efecto o para su implementación, reglamentación o ejecución.”

En caso que la implementación del Acuerdo Distrital requiera la expedición de un Decreto Distrital, la/s Secretaría/s cabeza de Sector responsable remitirá/n a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, debidamente suscrito el proyecto de acto administrativo cumpliendo con lo establecido en el Decreto Distrital 213 de 2007, modificado por el Decreto 005 de enero 5 del 2008 y el Decreto Distrital 139 de 2010.

1.1. DECRETO DISTRITAL 309 DE 2009.

El Decreto Distrital 309 de 2009 establece en su artículo 19 lo siguiente:

“Artículo 19°.- Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

19.1. Fase 1 SITP. Preparación para la implementación del SITP.

Iniciarán los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.

19.2. Fase 2 SITP. Implantación gradual de la operación.

Una vez terminada la fase 1, se adjudicarán las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

El inicio de operación de cada una de las zonas operacionales será definido en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI.

En esta fase, las zonas que inicien la operación se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. En las demás zonas se mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.

La integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

Integración operativa: Es la articulación de la programación y el control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios a ser operados por los vehículos vinculados al SITP, mediante el establecimiento de horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.

Integración física: Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.

Integración virtual: Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso en condiciones equivalentes a las de la integración física.

Integración del medio de pago: Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.

Integración tarifaria: Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.



La integración tarifaria se dará tan pronto esté surtida la etapa de pruebas del SIRCI y se garantice la completa conectividad y seguridad en su integración con el actual sistema de recaudo del Sistema TransMilenio.

La integración tarifaria implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En esta Fase se realizarán las obras de infraestructura previstas en el Plan de Desarrollo "Bogotá Humana", de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.

Una vez terminada la fase 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

En esta fase se realizarán mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos.

Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operacionalmente con el Metro, como componente del SITP

Por lo que la entrega del medio de pago a entregar a los beneficiarios del subsidio al transporte para personas en condición de discapacidad se hará de manera gradual.

1.2. **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.**

“ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.”

Así pues, del último inciso de la citada norma constitucional se desprende claramente que el constituyente originario al establecer protecciones especiales para ciertos grupos poblacionales autorizó a las autoridades a fijar lo que la jurisprudencia constitucional ha denominado “acciones afirmativas”, lo cual implica que legislativa y administrativamente pueden concretarse medidas a favor de ciertas personas sin que exista la obligación de extender los beneficios a otros grupos poblacionales ni violación alguna al derecho fundamental a la igualdad.

De suerte que, la aplicación de “acciones afirmativas” en pro de algunas personas no surge de una decisión caprichosa de la administración o del legislador, tanto así que como lo reconoce la Corte Constitucional, existen tratados de Derecho Internacional que reconocen dicha posibilidad y que hacen parte de la legislación colombiana por vía del bloque de constitucionalidad; al respecto la Corte se ha referido así:

“En este sentido, tanto la “Convención Internacional sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial”, como la “Convención Internacional sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer”, reconocen la posibilidad de la discriminación positiva en ciertas condiciones. Esta última convención se expresa en los siguientes términos acerca de la materia: “La adopción por los Estados Partes de medidas especiales de carácter temporal encaminadas a acelerar la igualdad de facto entre el hombre y la mujer no se considerará discriminación en la forma definida en la presente Convención, pero de ningún modo entrañará, como consecuencia, el mantenimiento de normas desiguales o separadas; estas medidas cesarán cuando se hayan alcanzado los objetivos de igualdad de oportunidad y trato.””¹

De igual forma la Corte cita al Comité de Derechos Humanos de la Organización de Naciones Unidas que en su Observación General No. 18 dijo:

¹ CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C – 667 de 2006, Magistrado Ponente: Jaime Araujo Rentería

“El Comité desea también señalar que el principio de la igualdad exige algunas veces a los Estados Partes adoptar disposiciones positivas para reducir o eliminar las condiciones que originan o facilitan que se perpetúe la discriminación prohibida por el Pacto. Por ejemplo, en un Estado en el que la situación general de un cierto sector de su población impide u obstaculiza el disfrute de los derechos humanos por parte de esa población, el Estado debería adoptar disposiciones especiales para poner remedio a esa situación. Las medidas de ese carácter pueden llegar hasta otorgar, durante un tiempo, al sector de la población de que se trate un cierto trato preferencial en cuestiones concretas en comparación con el resto de la población. Sin embargo, en cuanto son necesarias para corregir la discriminación de hecho, esas medidas son una diferenciación legítima con arreglo al Pacto.”

Claro lo anterior, es válido afirmar entonces que en Colombia el Constituyente planteó la necesidad de superar la antigua concepción de mera igualdad formal ante la ley e impuso la necesidad de llegar a la consolidación de la igualdad material de las personas atendiendo para ello además al principio de progresividad

Esta concepción del derecho a la igualdad es a su vez el fundamento de lo que jurisprudencial y doctrinariamente se ha denominado acciones afirmativas, es decir en términos de la Corte Constitucional, todo tipo de medidas o políticas dirigidas a favorecer a determinadas personas o grupos, ya sea con el fin de eliminar o reducir las desigualdades de tipo social, cultural o económico que los afectan, bien de lograr que los miembros de un grupo subrepresentado, usualmente un grupo que ha sido discriminado, tengan una mayor representación, con el fin de conseguir una mayor igualdad sustantiva entre grupos sociales con problemas de discriminación o de desigualdad de oportunidades, las cuales se encuentra validamente justificadas siempre y cuando superen lo que la Corte Constitucional ha denominado test de igualdad.

Así, esta Corporación ha señalado que una medida afirmativa o de discriminación positiva se ajusta a si se logra demostrar que: i) tiene vocación transitoria porque con ella no se pretende perpetuar desigualdades; ii) son medidas para corregir tratos discriminatorios, por lo que consagran tratos desiguales pero con justificación constitucional que intenta terminar con situaciones históricas, culturales o sociales de trato discriminatorio; iii) son medidas de grupo que deben ser expresamente autorizadas por la ley o por actos administrativos, dependiendo de la situación concreta; iv) se presentan en situaciones de escasez de bienes o servicios; v) son diseñadas para favorecer un grupo determinado de

personas, por lo que no resultan válidas medidas in generi o abiertas con gran margen de discrecionalidad del aplicador jurídico, en tanto que, en aras de proteger un grupo de personas, permitiría establecer tratos arbitrarios o caprichosos.²

Así pues, el Estado colombiano está obligado a promover condiciones para que la igualdad sea real y efectiva adoptando para ello medidas afirmativas a favor de grupos que requieran una protección especial, discriminados o marginados.

Dentro de los grupos poblacionales que históricamente han requerido de medidas diferenciales que permitan el goce efectivo y real de todos sus derechos se encuentra la población infantil; el artículo 44 constitucional establece que:

Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

De igual forma prescribe que dichos derechos prevalecen por sobre los derechos de los demás; en vista de ello, es totalmente justificado que en aras de garantizar derechos como el de la educación, se otorgue a los niños, niñas y adolescentes subsidios de transporte que permitan garantizar el acceso y la permanencia a la educación.

Con relación al número de personas beneficiadas y a la razón por la cual se establece de igual forma una discriminación positiva al respecto, vale recordar que constitucionalmente existe un principio de progresividad que ha sido ampliamente estudiado por la Corte Constitucional y en torno al cual se ha desarrollado una línea jurisprudencial sólida que sostiene al respecto que el legislador goza de un amplio margen de libertad para definir su

² CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C – 932 de 2007, Magistrado Ponente: Marco Gerardo Monroy Cabra

alcance y condiciones de acceso, estableciendo como límites a ello los derechos adquiridos previamente y la debida justificación basada en un juicio de necesidad, adecuación y proporcionalidad estricto, superado lo anterior es totalmente viable que una norma contenga medidas que garanticen el acceso a ciertos derechos a un grupo reducido de personas sin que ello implique vulneración a los derechos de los ciudadanos no beneficiarios, ello en virtud del principio de progresividad de los derechos sociales.

Por otro lado, es necesario traer a colación de igual forma el denominado principio de solidaridad establecido como un deber ciudadano tanto en el artículo 1 como en el 95 de la Constitución Nacional, al respecto la Corte ha indicado que:

“En su sentido más amplio, el principio de solidaridad implica el ejercicio de acciones o el desarrollo de actuaciones en beneficio de los demás y, en especial, del interés común que surge de la interrelación social del ser humano y representa la suma de intereses de la sociedad. Implica, entonces, un deber de colaboración que refleja la concepción social del Estado y la materialización del interés del conglomerado. La Corte Constitucional ha definido este principio como “aquella comunidad de intereses, sentimientos y aspiraciones, de la cual emana, como consecuencia natural y obvia, un acuerdo de mutua ayuda y una responsabilidad compartida para el cumplimiento de los fines propuestos: la satisfacción de las necesidades individuales y colectivas”]. En su sentido más específico, el principio de solidaridad implica un deber jurídico que, generalmente, impone el legislador a un individuo para favorecer a un grupo determinado de personas, sin que exista necesaria y directa contraprestación. Así, esta Corporación ha dicho que el principio de solidaridad puede manifestarse de tres formas:

“son tres las manifestaciones del principio de solidaridad social: (i) como una pauta de comportamiento conforme a la cual deben obrar los individuos en ciertas situaciones, (ii) un criterio de interpretación en el análisis de acciones u omisiones de los particulares que vulneren o amenacen vulnerar derechos fundamentales y (iii) un límite a los derechos propios”³

En vista de lo anterior, bajo este principio de solidaridad, de nuevo es totalmente legítimo y válido que las administraciones establezcan medidas diferenciales a favor de personas con protecciones especiales y que necesitan mayores garantías para el acceso a su derecho, implicando que la ciudadanía y las autoridades deben en sus actuaciones tener

³ CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C – 032 de 2008, Magistrado Ponente: Marco Gerardo Monroy Cabra

como eje transversal el principio de solidaridad a manera de pauta comportamental, criterio de interpretación de las decisiones y límite a los derechos propios.

2. CONTEXTO DE LA DISCAPACIDAD

El concepto de discapacidad se ha modificado de la mano de los cambios dados en la concepción de desarrollo humano, derechos y desarrollo social. Así mismo, su estudio y abordaje han venido evolucionando hacia acciones que se expanden al nivel de las representaciones y relaciones sociales; los procesos de atención y el acceso a servicios; la participación y representatividad social de esta población; el papel de los actores sociales en los cambios y la distribución de recursos encaminados a la satisfacción de las necesidades inherentes a esta condición de vida⁴.

Colombia ratifica mediante la Ley 1346 de 2009 la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, 20065, la cual define la discapacidad como: “un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”. La convención aclara que las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

De la misma forma, la Política Pública de Discapacidad para el D.C - Decreto 470 de 2007, comprende la discapacidad como un concepto dinámico que resulta de la interacción de las personas y el ambiente en que viven.

Tanto la política pública de discapacidad como la convención internacional, están soportados en la CIF- 2001 (Clasificación Internacional del Funcionamiento, Discapacidad y Salud) definida por la organización Mundial de la Salud (OMS) como una clasificación de los estados del funcionamiento de las personas. En este sentido no clasifica personas, sino que aporta un lenguaje estandarizado, fiable y aplicable trans-culturalmente, que permite describir el funcionamiento humano y la discapacidad como elementos importantes de la salud, utilizando para ello un lenguaje positivo y una visión universal de la discapacidad, en la que dichas problemáticas sean la resultante de la interacción de las características del individuo con el entorno y el contexto social.

⁴ García, S. Santacruz, M. Carrillo, M. Cobos, A. Cuadernos de discapacidad y rehabilitación basada en la comunidad. Secretaria Distrital de salud. Dirección de salud pública. Bogotá, D.C. 2008.

⁵ ONU. Convención Internacional de los Derechos de las personas con discapacidad. Recuperado en 10 de enero de 2009, de http://www.unhcr.org/refugees/spanish/html/menu3/b/m_mwctoc_sp.htm. 2006.

Según la CIF, se entiende por **deficiencia** “[...] todo problema en la función o estructura corporal, tal como una desviación significativa o una pérdida”, por **limitación** en la actividad, lo que hace referencia a “[...] las dificultades que una persona puede tener en el desempeño o realización de actividades específicas” y finalmente, “una persona puede experimentar problemas al involucrarse en una situación vital” o aquellos que surgen de la “experiencia vivida”, y a esto se refiere el concepto de **restricción en la participación** “[...]”.

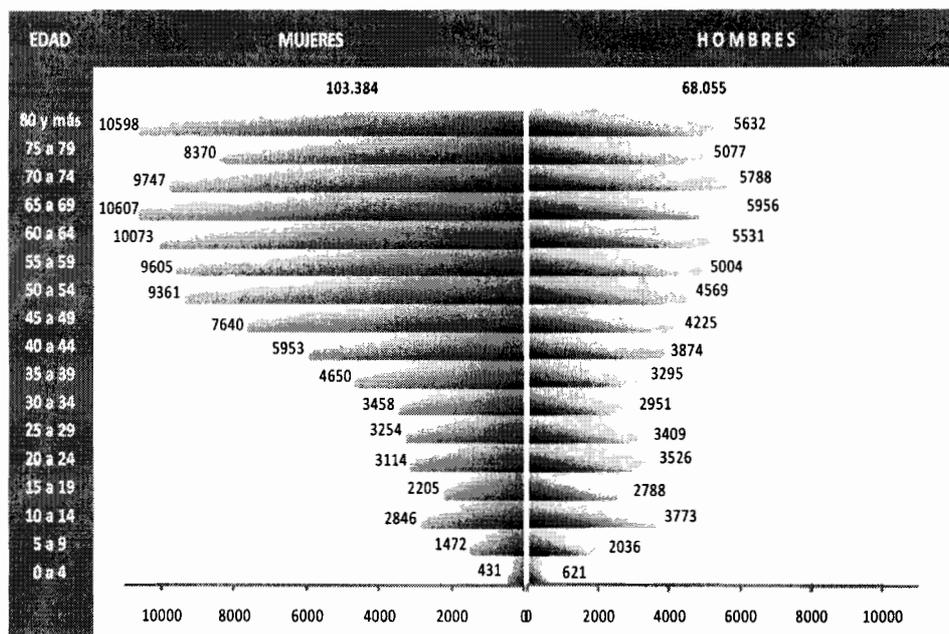
El proceso de identificación de población con discapacidad en Colombia, se realiza mediante el “Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad”, originado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, debidamente validado desde el año 2004 y en la actualidad administrado por el Ministerio de Salud y Protección Social. Este registro opera en el territorio nacional a través de la administración de cada ente departamental y en el caso de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Salud.

De acuerdo con lo anterior y en relación al Acuerdo 484 de 2011 “Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital”, se puede referenciar que en coherencia con los objetivos de inclusión social y en aras de aportar en la disminución gradual de las barreras sociales, físicas y económicas de la población con discapacidad respecto al uso de transporte público en Bogotá; el registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad representa el insumo fundamental para la identificación de la población beneficiaria de este proyecto.

Para efectos del presente decreto, en coherencia con lo anteriormente expuesto y principalmente con la definición adoptada por la ley 1346 de 2009, la discapacidad se considera una condición permanente.

3. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACION CON DISCAPACIDAD EN BOGOTA D.C.

Figura 1. Pirámide poblacional de población con discapacidad en Bogotá, D.C;
2005-2010.



Fuente: Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad en Bogotá, Ministerio de la Protección Social 2011, Secretaría Distrital de Salud, Bogotá D.C. 2011.

La Organización de Naciones Unidas estima que en el mundo existen alrededor de 600 millones de personas con discapacidad, aproximadamente 400 millones están en los países en vía de desarrollo. En la región de las Américas existen aproximadamente 60 millones⁶. Según el DANE⁷, en Colombia el 6,4% de la población, ósea 2.981.236 personas tienen discapacidad y el 5% de la población de Bogotá también presenta esta condición, lo que corresponde a aproximadamente a 378.567 personas⁸. A través del “Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad” se han logrado caracterizar 185.531 personas con discapacidad en todo el Distrito Capital hasta el año 2011⁹, llegando al 49% de la población estimada.

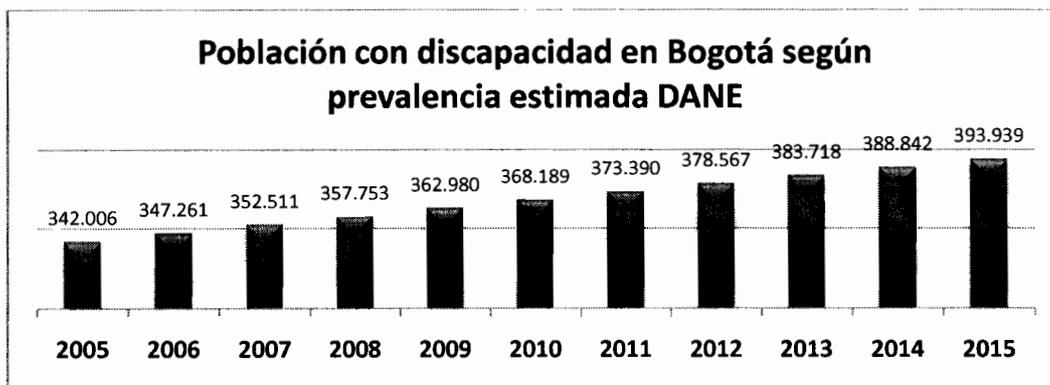
⁶ Organización Mundial de la Salud. La discapacidad: prevención y rehabilitación en el contexto del derecho al goce del grado máximo de salud que se puede lograr y otros derechos relacionados. Washington (DC); 2006.

⁷ DANE. Censo 2005.

⁸ DANE, Proyecciones de Población 2005-2015.

⁹ Registro Para la Localización y Caracterización de personas con discapacidad, Ministerio de salud y Protección Social, Cifras oficiales a 2010 de (171.459) personas con discapacidad. Aplicativo del Registro Para la Localización y Caracterización de personas con discapacidad Secretaría Distrital de salud, cifras preliminares del 2011 de (14.072) personas con discapacidad registradas.

Figura 2. Estimación de la Población con discapacidad en Bogotá, Según prevalencia estimada por el DANE; 2005-2015



Fuente: DANE, Proyecciones de Población 2005-2015. Secretaria Distrital de Salud, Bogotá D.C. 2012.

A partir de la información que arroja el registro y la información capturada de los procesos participativos de la Rehabilitación Basada en Comunidad (RBC), la situación de las personas con discapacidad, sus familias, cuidadoras y cuidadores se caracteriza por el escaso acceso a espacios y oportunidades de desarrollo y participación ¹⁰. Esto relacionado con la existencia de barreras actitudinales, físicas, ideológicas, económicas y políticas que restringen su inclusión en entornos de participación familiar, social, política económica y cultural, restricción en el ejercicio de sus derechos en salud y empobrecimiento en su calidad de vida de vida.

¹⁰ Secretaria Distrital de Salud. Grupo técnico de discapacidad. Resumen de política de discapacidad. 2011. Bogotá.

Tabla 1. Población con discapacidad, según localidad de residencia, Bogotá, D.C. 2005-2010.

LOCALIDAD DE RESIDENCIA	PERSONAS REGISTRADAS	PORCENTAJE	POBLACION	PORCENTAJE
ANTONIO NARIÑO	3301	1,9%	108.150	3,1%
BARRIOS UNIDOS	5582	3,3%	232.802	2,4%
BOSA	16520	9,6%	569.093	2,9%
CANDELARIA	1158	0,7%	24.117	4,8%
CHAPINERO	2771	1,6%	132.271	2,1%
CIUDAD BOLIVAR	10717	6,3%	628.366	1,7%
ENGATIVA	11163	6,5%	836.124	1,3%
FONTIBON	7834	4,6%	338.198	2,3%
KENNEDY	26644	15,5%	1.009.527	2,6%
LOS MARTIRES	2401	1,4%	97.611	2,5%
PUENTE ARANDA	10941	6,4%	258.751	4,2%
RAFAEL URIBE	18580	10,8%	377.836	4,9%
SAN CRISTOBAL	12195	7,1%	410.148	3,0%
SANTA FE	3011	1,8%	110.049	2,7%
SUBA	10987	6,4%	1.044.006	1,1%
SUMAPAZ	359	0,2%	6.224	5,8%
TEUSAQUILLO	2340	1,4%	145.157	1,6%
TUNJUELITO	6504	3,8%	202.010	3,2%
USAQUEN	10190	5,9%	469.635	2,2%
USME	7700	4,5%	363.707	2,1%
SIN DATO DE LOCALIDAD	561	0,3%	0	0,0%

Fuente: Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad en Bogotá, Ministerio de la Protección Social 2011, Secretaría Distrital de Salud, Bogotá D.C. 2011. Proyecciones poblacionales DANE, SDP.

Tabla 2. Población con discapacidad en el Distrito Capital; de acuerdo a la localidad de residencia. 2011.

LOCALIDAD	Datos preliminares 2011
ANTONIO NARIÑO	186
BARRIOS UNIDOS	282
BOSA	823
CANDELARIA	109
CHAPINERO	548
CIUDAD BOLIVAR	919
ENGATIVA	1274
FONTIBON	675
KENNEDY	1379



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

LOCALIDAD	Datos preliminares 2011
LOS MARTIRES	514
PUENTE ARANDA	483
RAFAEL URIBE	914
SAN CRISTOBAL	720
SANTA FE	506
SUBA	1764
SUMAPAZ	30
TEUSAQUILLO	443
TUNJUELITO	356
USAQUEN	1552
USME	587
BOGOTA SIN DATO LOCALIDAD	8
TOTAL	14072

Fuente: Registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad en Bogotá, Ministerio de la Protección Social 2011, Secretaria Distrital de Salud, Bogotá D.C. 2011.

La población con discapacidad en Bogotá D.C., ¹¹ en su mayoría se encuentra en las etapas de ciclo de vida de vejez representando el 45 % y adultez con el 40%. Esta población es de predominio femenino, representando el 60% del total de la población registrada; comportamiento que se invierte con la edad, pues durante la infancia y la adolescencia es mayor el número de hombres con discapacidad, mientras que en la adultez y la vejez son más las mujeres que reportan esta condición. El grupo de edad donde se concentra la mayoría de esta población es el de los 65 a 69 años, en ambos sexos. Lo anterior sugiere que el aumento en la edad se puede constituir como un posible factor de riesgo asociado con la presentación de la discapacidad y que por ende es necesario establecer acciones que desde la niñez favorezcan la individualidad y fortalezcan la autonomía con proyección hacia una vida adulta.

El 99% es de etnia mestiza, el 47% pertenece al estrato 2, el 1,2% (1987 personas con discapacidad) se encuentran en situación de desplazamiento, de las cuales el 17% viven en la localidad de Bosa, el 16% en la localidad de Kennedy. De acuerdo con el régimen de afiliación en salud se observa que 39,5% pertenece al régimen contributivo,

11 Tomado del documento de "Actualización de la caracterización socio demográfica de la población con discapacidad en Bogotá; 2005-2010"

el 35,5% al subsidiado, el 13,7% al vinculado y el 7,4% manifestó no pertenecer a ningún régimen de afiliación.

En la condición de discapacidad las principales alteraciones o deficiencias están relacionadas con el movimiento del cuerpo y el sistema nervioso y de forma correspondiente las principales limitaciones en las actividades de la vida diaria son el caminar, correr, saltar, pensar y memorizar. No obstante, cabe notar que estas características mantienen un patrón diferencial entre las etapas de ciclo de vital; el cual es similar entre las etapas jóvenes (infancia, adolescencia y juventud) y entre las etapas mayores (adulthood y vejez). Esto sugiere que la discapacidad en la adultez y la vejez se relaciona con enfermedades crónicas y condiciones físicas, mientras que en las etapas jóvenes está más relacionada con problemas cognitivos, tal y como se evidencia según el origen o causa, que la discapacidad principalmente se encuentra asociada a la enfermedad general y en segundo lugar a alteraciones genéticas o hereditarias.

El comportamiento de las barreras actitudinales es similar según etapa de ciclo de vital. De forma general es más frecuente “no encontrar actitudes negativas en ninguna persona”, sin embargo cuando existen actitudes negativas se encuentran relacionadas con la familia y amigos. Mientras que las barreras físicas predominantes para la infancia, la adolescencia y juventud son las calles y las vías, en segundo lugar para la etapa de infancia son los centros educativos y para los adolescentes y jóvenes; los centros comerciales; la barrera de vehículos de transporte público ocupó el tercer lugar en estas dos etapas. En las etapas de adultez y vejez las principales barreras son las calles y las vías y las escaleras.

Con relación al trabajo, la población con discapacidad en la ciudad de Bogotá, presenta como actividad más frecuentemente realizada en los últimos seis meses; para los hombres el estar “incapacitado permanente para trabajar sin pensión” y para las mujeres el estar “realizando oficios del hogar”, seguido por estar “incapacitado permanente para trabajar sin pensión”.¹²

En cuanto a la participación en actividades ciudadanas presenta niveles bajos, y cuando estas actividades se realizan, están relacionadas con la familia y la religión. Por consiguiente se puede concluir que las restricciones de la población con discapacidad se encuentran asociadas principalmente con la infraestructura de la ciudad. En las calles, transporte, lugares de ocio y esparcimiento y la modificación estos factores de forma positiva es primordial para favorecer la inclusión de este grupo poblacional y para garantizar el pleno disfrute de la ciudad en la que residen. Del mismo modo, el hecho que la participación en actividades sea tan bajo en esta población evidencia que tanto

¹² Terminología tomada de DANE – Formulario para el Registro para la Localización y Caracterización de personas con discapacidad. Variable 81, numerales 3 y 4.



la sociedad y como la ciudad, en ocasiones actúan como factores excluyentes ante algunos grupos poblacionales.

Adicionalmente, el 31% de esta población requiere ayuda permanente de otra persona para realizar las actividades de la vida diaria; en estos casos lo más frecuente es que el cuidador sea una mujer y que ésta sea miembro del hogar; teniendo como consecuencia la afectación del proyecto de vida autonomía e inclusión social de las personas con discapacidad y del cuidador o cuidadora, así como la condición socioeconómica del núcleo familiar.

4. OPERACIÓN DEL SUBSIDIO

Para la operatividad del subsidio y considerando que en el proceso intervienen varias entidades del Distrito se desglosa de manera general las obligaciones de cada una de las entidades participantes.

4.1. SECRETARÍA DISTRITAL DE SALUD

La secretaría de Salud será responsable del “Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad”, del proceso de validación de la base de datos y de su reporte a la Secretaría de Movilidad.

4.2. SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad recibirá el registro reportado por la Secretaría de Salud y hará el correspondiente cruce con las bases de datos con beneficiarios de excepción de medidas de restricción vehicular y dueños de automotores, adicionalmente hará seguimiento a los recursos de los subsidios, apoyará la estrategia de comunicaciones para la entrega de subsidios, consolidará la información necesaria que permita evaluar el beneficio y creará mecanismos de respuesta de quejas y soluciones para los usuarios.

4.3. SECRETARÍA DE HACIENDA

La Secretaría Distrital de Hacienda conjuntamente con la Secretaría Distrital de Movilidad proyectará los recursos requeridos para la financiación del subsidio considerando para el cálculo la tarifa pico troncal. La apropiación presupuestal definida para cada vigencia con destino al subsidio se incorporará como transferencias de inversión en el presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda – Unidad Ejecutora 02 a favor de Transmilenio S.A.



4.4. SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN SOCIAL

La Secretaría Distrital de Integración Social apoyará a Transmilenio S.A con recursos físicos y humanos para la entrega del medio de pago y el diseño de la estrategia de comunicaciones.

4.5. TRANSMILENIO S.A

Transmilenio S.A., como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, diseñara la estrategia de comunicaciones para la entrega del medio de uso personalizado, realizará su entrega, llevará estadísticas de consumo de los beneficiarios en relación al subsidio, y atenderá los requerimientos de los peticionarios en atención a pérdida del medio de pago, suspensiones, recargas y reposición.

El medio de uso debe ser personalizado por lo cual debe contener el nombre de la persona, número de documento de identidad y fotografía.

La entrega del medio de uso personalizado se hará de manera gradual considerando lo establecido en el Decreto Distrital 309 de 2009, en su artículo 19. Es de resaltar que la integración del recaudo es gradual por lo que el uso del medio de pago está condicionado a tal condición.

Transmilenio S.A., definirá el protocolo para inhabilitar tarjetas (medio de uso) por pérdida o daño en atención a la implementación gradual de un único medio de pago del Sistema Integrado de Transporte Público e informará al usuario los mecanismos para el reporte correspondiente y para solicitar la reposición de las mismas. La tarjeta de reposición será cobrada al usuario.

5. ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS FISCALES DE IMPLEMENTAR EL SUBSIDIO PARA LA POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD EN BOGOTÁ -SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA (DDP-DEEF)

El Acuerdo 484 de 2011 establece un subsidio con base en un porcentaje de descuento sobre la tarifa al usuario del 15%, con un incremento anual de cinco puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales para cada persona en situación de discapacidad.

Con el propósito de estimar el valor anual aproximado del subsidio para este sector de la población de Bogotá, se realizó un ejercicio que simula el costo anual para el periodo 2012-2020, teniendo en cuenta diferentes escenarios relacionados con la población beneficiada y las tarifas de transporte. Como parámetros se tuvieron en cuenta i) la población actual con discapacidad del "Registro para la Localización y Caracterización de



las personas con Discapacidad” administrado en Bogotá por la Secretaría Distrital de Salud, ii) el número promedio anual de registros, iii) el número de personas con discapacidad que está exenta de la restricción a la circulación vehicular y iv) las tarifas de transporte de Transmilenio.

De acuerdo con el Registro de las personas con Discapacidad, actualmente existen alrededor de 189.000 personas registradas en la base de datos administrada por la Secretaría Distrital de salud. Según esta misma entidad, diariamente se registran entre 60 y 100 personas en cada una de las localidades de la ciudad. Por otra parte, según los datos suministrados por la Secretaría Distrital de Movilidad, alrededor de 10.000 de estas personas se encuentran excluidas de la restricción a la circulación vehicular.

Para realizar el cálculo de los beneficiarios que tienen derecho al subsidio, se descontó de la población total registrada en la base de datos administrada por la Secretaría distrital de Salud el número de personas con discapacidad que no tienen restricción para la circulación de vehículos en la ciudad. Posteriormente, teniendo en cuenta los registros diarios y la evolución del número de registros de los dos últimos años, se definieron dos posibles contextos de crecimiento de esta población, los cuales se presentan a continuación:

Un crecimiento anual de la población con discapacidad de 10.000 personas, incluida en los escenarios 1, 3 y 5.

Un incremento anual de 20.000 personas con discapacidad, incorporada en los escenarios 2, 4.

En cuanto a las tarifas de transporte, se consideraron tres situaciones:

Una tarifa constante de \$1.700 hasta 2015 y un incremento anual de \$100 a partir de 2016, incorporada en los escenarios 1 y 2.

Una tarifa de \$1.700 para 2012, con un incremento de \$100 anuales desde 2013, incluida en los escenarios 3 y 4.

Una tarifa de \$1.700 para 2012, con un incremento de \$150 anuales desde 2013, con la cual se estimó el escenarios 5.

5.1. Escenario1

El primer escenario se basa en dos supuestos, que la población crece a un ritmo de 10.000 personas anuales y una tarifa media de transporte de \$1700, la cual se mantiene constante hasta el año 2015 y aumenta en \$100 cada año a partir de 2016, como se aprecia en la tabla 3.

Tabla 3. Subsidio a la población con discapacidad en Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Tarifa de pasaje	% de subsidio	Valor subsidiado	Población con discapacidad	Número de pasajes anuales	Valor anual del subsidio
2012	1.700	15	255	179.023	107.413.800	27.391
2013	1.700	20	340	189.023	113.413.800	38.561
2014	1.700	25	425	199.023	119.413.800	50.751
2015	1.700	30	510	209.023	125.413.800	63.961
2016	1.800	35	630	219.023	131.413.800	82.791
2017	1.900	40	760	229.023	137.413.800	104.434
2018	2.000	40	800	239.023	143.413.800	114.731
2019	2.100	40	840	249.023	149.413.800	125.508
2020	2.200	40	880	259.023	155.413.800	136.764

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

Para este primer escenario, el costo del subsidio para las finanzas de Bogotá asciende a \$27 mil millones aproximadamente para el primer año y podría duplicarse para el cuarto año, por los transbordos que pueda requerir la población beneficiada para llegar a su destino. Este análisis es importante porque al tener que pagar menos por el viaje inicial y por los transbordos, las personas pueden verse incentivadas a utilizar el Sistema para realizar viajes que actualmente no pueden efectuar.

5.2. Escenario 2

En este escenario, la población en situación de discapacidad crece a un ritmo de 20.000 personas anuales y la tarifa media de transporte se mantiene constante en \$1.700, hasta el año 2015 y aumenta en \$100 cada año a partir de 2016, como se aprecia en la Tabla 4.

Tabla 4. Subsidio a la población con discapacidad en Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Tarifa de pasaje	% de subsidio	Valor subsidiado	Población con discapacidad	Número de pasajes anuales	Valor anual del subsidio
2012	1.700	15	255	179.023	107.413.800	27.391
2013	1.700	20	340	199.023	119.413.800	40.601
2014	1.700	25	425	219.023	131.413.800	55.851
2015	1.700	30	510	239.023	143.413.800	73.141
2016	1.800	35	630	259.023	155.413.800	97.911
2017	1.900	40	760	279.023	167.413.800	127.234
2018	2.000	40	800	299.023	179.413.800	143.531
2019	2.100	40	840	319.023	191.413.800	160.788
2020	2.200	40	880	339.023	203.413.800	179.004

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

En este segundo escenario el costo del subsidio para las finanzas de Bogotá es muy similar al anterior en los dos primeros años de vigencia del subsidio. A partir del tercer año las diferencias se amplían y en el noveno año el costo fiscal es superior al primer escenario en \$42 mil millones aproximadamente.

5.3. Escenario 3

El escenario tres se basa en un crecimiento de la población de cerca de 10 mil personas nuevas en el registro de discapacidad y la tarifa media de transporte de \$1.700, aumenta en \$100 cada año a partir del año 2013, como se aprecia en la tabla 5.

Tabla 5. Subsidio a la población con discapacidad en Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Tarifa de pasaje	% de subsidio	Valor subsidiado	Población con discapacidad	Número de pasajes anuales	Valor anual del subsidio
2012	1.700	15	255	179.023	107.413.800	27.391
2013	1.800	20	360	189.023	113.413.800	40.829
2014	1.900	25	475	199.023	119.413.800	56.722
2015	2.000	30	600	209.023	125.413.800	75.248
2016	2.100	35	735	219.023	131.413.800	96.589
2017	2.200	40	880	229.023	137.413.800	120.924
2018	2.300	40	920	239.023	143.413.800	131.941
2019	2.400	40	960	249.023	149.413.800	143.437
2020	2.500	40	1.000	259.023	155.413.800	155.414

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

En este escenario de crecimiento moderado de la tarifa y de la población, el costo del subsidio para las finanzas de Bogotá es muy similar al escenario dos, por lo menos en los cinco primeros años de vigencia del subsidio y al final se modera el monto de los recursos requerido para cubrir el subsidio.

5.4. Escenario 4

El escenario cuatro se construye suponiendo que la población en discapacidad crece en cerca de 20.000 personas cada año y la tarifa media de transporte se mantiene en \$1.700 para 2012 y aumenta en \$100 cada año a partir de 2013, como se aprecia en la tabla 6.

Tabla 6. Subsidio a la población con discapacidad en Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Tarifa de pasaje	% de subsidio	Valor subsidiado	Población con discapacidad	Número de pasajes anuales	Valor anual del subsidio
2012	1.700	15	255	179.023	107.413.800	27.391
2013	1.800	20	360	199.023	119.413.800	42.989
2014	1.900	25	475	219.023	131.413.800	62.422
2015	2.000	30	600	239.023	143.413.800	86.048
2016	2.100	35	735	259.023	155.413.800	114.229
2017	2.200	40	880	279.023	167.413.800	147.324
2018	2.300	40	920	299.023	179.413.800	165.061
2019	2.400	40	960	319.023	191.413.800	183.757
2020	2.500	40	1.000	339.023	203.413.800	203.414

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

En este escenario la tarifa de transporte público masivo se actualiza anualmente con el nivel de precios y la población en situación de discapacidad crece de manera rápida, lo cual genera una presión mayor sobre las finanzas distritales, que en los tres primeros escenarios a partir del año 2013. Al final del periodo considerado, se requiere un 49% de recursos adicionales a los previstos en el escenario uno y un 30% más que en el escenario tres.

5.5. Escenario 5

El escenario cinco se construye suponiendo que la población en situación de discapacidad crece en cerca de 10.000 personas cada año y la tarifa media de transporte se incrementa en \$150 cada año a partir de 2013, como se aprecia en la tabla 7.

Tabla 7. Subsidio a la población con discapacidad en Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Tarifa de pasaje	% de subsidio	Valor subsidiado	Población con discapacidad	Número de pasajes anuales	Valor anual del subsidio
2012	1.700	15	255	179.023	107.413.800	27.391
2013	1.850	20	370	189.023	113.413.800	41.963
2014	2.000	25	500	199.023	119.413.800	59.707
2015	2.150	30	645	209.023	125.413.800	80.892
2016	2.300	35	805	219.023	131.413.800	105.788
2017	2.450	40	980	229.023	137.413.800	134.666
2018	2.600	40	1.040	239.023	143.413.800	149.150
2019	2.750	40	1.100	249.023	149.413.800	164.355
2020	2.900	40	1.160	259.023	155.413.800	180.280

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

En este escenario se estima que la tarifa de transporte público masivo aumenta desde el 2013 en \$150 cada año y que la población en situación de discapacidad crece moderadamente. El mayor incremento nominal de recursos ocurre en el segundo año; 53% en relación con 2012 y se va moderando año tras año, hasta alcanzar un aumento de menos del 10% en el noveno año. En este escenario se genera una presión mucho mayor sobre las finanzas distritales, al igual que en el escenario 4.

Si el análisis solo se efectuara sobre el impacto del subsidio para la población en situación de discapacidad, el escenario que tendría el menor costo fiscal para el otorgamiento de este sería el número 1, el cual es inferior en aproximadamente \$288 mil millones corrientes en el período 2012-2020 con respecto al escenario 4, que es el de mayor costo.

Tabla 8. Escenarios de simulación del subsidio para la población con

discapacidad de Bogotá

Millones de pesos corrientes

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3	Escenario 4	Escenario 5
2012	27.391	27.391	27.391	27.391	27.391
2013	38.561	40.601	40.829	42.989	41.963
2014	50.751	55.851	56.722	62.422	59.707
2015	63.961	73.141	75.248	86.048	80.892
2016	82.791	97.911	96.589	114.229	105.788
2017	104.434	127.234	120.924	147.324	134.666
2018	114.731	143.531	131.941	165.061	149.150
2019	125.508	160.788	143.437	183.757	164.355
2020	136.764	179.004	155.414	203.414	180.280

Fuente: Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio.

Cálculos: Secretaría Distrital de Hacienda- Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

En este orden de ideas, y con la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, los escenarios más ácidos son los dos últimos, que le demandarían al Distrito cerca de \$1billón de pesos corrientes para el período 2012 – 2020. En la vigencia actual se presupuestaron \$30.000 millones, de los cuales se estima sólo se comprometería una suma inferior al 50% de los recursos programados; con lo cual la apropiación restante que no se utilice en la presente vigencia podría financiar las necesidades de recursos para cubrir los costos del subsidio de 2013, junto con los que aportaría la Secretaría Distrital de Movilidad (entre \$10 mil millones y \$15 mil millones) producto de los recaudos que esta entidad obtenga por el cobro de las zonas de parqueo.

Adicionalmente, tal y como lo establece el proyecto de Decreto, cuando los recursos previstos o apropiados para una vigencia fiscal resulten insuficientes considerando la población beneficiaria, se diseñarán las estrategias que permitan priorizar el otorgamiento, tomando como referencia la pertenencia a las bases de datos de la Encuesta del Sistema de Selección de Beneficiarios para Programas Sociales (SISBEN), y priorizando dentro de ella la población de mayor necesidad de subsidio con el fin de preservar la sostenibilidad de las finanzas del Distrito y la permanencia del subsidio.

6. AUDITORIA AL PROCESO

Para la auditoria a cada paso del proceso y considerando que en él interviene varias entidades Distritales, se ha acordado que cada una de ellas establezca protocolos que garanticen la calidad en los procesos e información obtenida, y responderá ante las entidades de control y la ciudadanía por las actividades realizadas.

7. PROYECCIÓN DE RECURSOS PARA EL SUBSIDIO

La proyección de usuarios del subsidio se hará según el comportamiento de registros realizados por la Secretaría de Salud, la inscripción de excepción de pico y placa y dueños de automotores.

En cuanto a la proyección de recursos, esta se hará de manera conjunta entre las Secretarías Distritales de Movilidad y Hacienda, lo que permitirá evaluar si existe la necesidad de realizar caracterizaciones adicionales de la población, esto considerando que el Acuerdo Distrital 484 de 2011 plantea en su artículo primero lo siguiente “de conformidad con la disponibilidad de recursos para cada vigencia fiscal específica”.

8. ACTIVIDADES CUANDO SE DETERMINE QUE LOS RECURSOS SON INSUFICIENTES PARA CUBRIR EL SUBSIDIO.

Se realizará un seguimiento a las bases de datos a fin de determinar si los recursos destinados por la Secretaría Distrital de Hacienda cubren las necesidades de subsidios, en el momento que se determine que no es posible realizar este cubrimiento y atención al artículo primero del Acuerdo 484 de 2007, se reunirán las Secretarías Distritales de Planeación, Salud, Hacienda, Integración Social y Movilidad, para aplicar criterios como SISBEN para otorgar el subsidio.

9. RECOMENDACIÓN DE SUSCRIPCIÓN

Con base en las competencias otorgadas por el Artículo 315 numeral 1 de la Constitución Política en concordancia con el artículo 38 numerales 1, 3 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993, el señor Alcalde Mayor tiene competencia para suscribir el proyecto de decreto, el cual reglamenta el Acuerdo 484 de 2011.

Por Una Bogotá Humana.

MARTHA CONSUELO ANDRADE

ANA LUISA FLECHAS CAMACHO



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Directora de Asuntos Legales

Secretaria Distrital de Movilidad

VICTORIA EUGENIA PARADA OROZCO
Directora Jurídica

RICARDO BONILLA GONZALEZ
Secretario Distrital de Hacienda

JAVIER ENRIQUE LOPEZ RIVERA.
Jefe Oficina Asesora Jurídica

TERESA MUÑOZ LOPERA
Secretaria Distrital de Integración Social

CARMEN LUCIA TRISTANCHO CEDIEL.
Directora Jurídica y de Contratación

GUILLERMO ALFONSO JARAMILLO
Secretario Distrital de Salud



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

MEMORANDO		
Código	2214200	
Dependencia Para	JOSE ORLANDO RODRÍGUEZ GUERRERO Secretario General (E)	
De	DIRECTOR JURÍDICO DISTRITAL	
Asunto	Proyecto de Decreto "Por el cual se reglamenta el Acuerdo 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad".	
No. de radicación N.A	Trámite Firma Alcalde Mayor	Actividad Revisión de legalidad

Respetado Doctor Rodríguez:

De manera atenta, nos permitimos remitir a su Despacho el proyecto de Decreto del asunto, por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre el subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad, adjuntado la correspondiente exposición de motivos.

Al respecto, se señala que en la revisión realizada por esta Dirección se verificó la facultad legal que tiene el Alcalde Mayor para reglamentar el citado Acuerdo Distrital, de conformidad con el numeral 1° del artículo 315° de la Constitución Política, los numerales 1°, 3° y 4° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 4° del Acuerdo Distrital 484 de 2011.

El estudio de los antecedentes y la elaboración del Proyecto de Decreto estuvieron a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, según lo dispuesto por el literal b) del artículo 4° del Decreto Distrital 567 de 2006.

Por lo anterior, remitimos el citado Proyecto de Decreto para su consideración y posterior firma del Alcalde Mayor.

Cordialmente,

JORGE ENRIQUE RAMÍREZ HERNÁNDEZ

Anexos: Proyecto de Decreto en diez (10) folios, y exposición de motivos en veintisiete (27) folios.

Proyectó: Clara Elizabeth Pachón Salazar ☿
Revisó: Jorge Enrique Ramírez Hernández

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA GENERAL

MEMORANDO

Código	2214200	
Dependencia Para	JOSE ORLANDO RODRÍGUEZ GUERRERO Secretario General (E)	
De	DIRECTOR JURÍDICO DISTRITAL	
Asunto	Proyecto de Decreto "Por el cual se reglamenta el Acuerdo 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad".	
No. de radicación N.A	Trámite Firma Alcalde Mayor	Actividad Revisión de legalidad

Respetado Doctor Rodríguez:

De manera atenta, nos permitimos remitir a su Despacho el proyecto de Decreto del asunto, por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre el subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad, adjuntado la correspondiente exposición de motivos.

Al respecto, se señala que en la revisión realizada por esta Dirección se verificó la facultad legal que tiene el Alcalde Mayor para reglamentar el citado Acuerdo Distrital, de conformidad con el numeral 1° del artículo 315° de la Constitución Política, los numerales 1°, 3° y 4° del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el artículo 4° del Acuerdo Distrital 484 de 2011.

El estudio de los antecedentes y la elaboración del Proyecto de Decreto estuvieron a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, según lo dispuesto por el literal b) del artículo 4° del Decreto Distrital 567 de 2006.

Por lo anterior, remitimos el citado Proyecto de Decreto para su consideración y posterior firma del Alcalde Mayor.

Cordialmente,

JORGE ENRIQUE RAMÍREZ HERNÁNDEZ

Anexos: Proyecto de Decreto en cinco (5) folios y exposición de motivos en catorce (14) folios.

Proyectó: Clara Elizabeth Pachón Salazar
Revisó: Jorge Enrique Ramírez Hernández

Carrera 8 No. 10 – 65
Tel.: 381 30 00
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
HUMANANA

