

CONCEJO DE BOGOTÁ

PROYECTO DE ACUERDO No. 492 DE 2016

“POR EL CUAL SE REGLAMENTA LA ADQUISICIÓN Y USO DE ALCOHOLIMETROS EN LOS APARCADEROS SITUADOS EN LAS ZONAS DE RUMBA DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., SE MODIFICA EL TÍTULO IX DEL ACUERDO 079 DE 2003 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Actualmente es bien conocido por todos, que en el país existe una grave problemática con aquellas personas que deciden conducir en estado de ebriedad, pues estas, al decidir maniobrar un vehículo con altos niveles de alcohol en su organismo, causan graves accidentes y perjuicios, tanto a sus propias vidas como en la de los demás actores que utilizan los corredores viales.

Lo anterior, ha llevado a que se genere un interés especial en indagar las cifras que rodean dicho tema. Los números señalan que en los últimos tres años, dichas cifras son alarmantes y fluctuantes, pues aunque han tendido a descender, siguen siendo altas, máxime cuando las penas privativas de la libertad, pecuniarias y administrativas han sido aumentadas con el objetivo de proteger la vida de los colombianos.

Ahora bien, para ejemplificar estas hipótesis, se recurre a la información presentada por diversos diarios de circulación nacional, en los cuales se refleja el día a día de los bogotanos en los últimos años. Así, por ejemplo, en el año 2013, en noticias presentadas por RCN se evidenciaban las siguientes cifras:



Las consecuencias por conducir en estado de embriaguez son catastróficas. Las cifras crecen: en promedio, una persona muere al día en Colombia en accidentes de tránsito por estas causas. Además, según esas mismas estadísticas, los conductores borrachos cada vez son más. En promedio, 33 cada día andan sueltos por las calles de Bogotá. En lo corrido del año han sido sancionados 7.085 conductores en estado de alicoramamiento, en el mismo periodo del año anterior fueron multados 3.622.1

Por otra parte la Directora de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, Liliana Bohórquez, frente al tema que se viene desarrollando aseguró que:

"En el primer semestre de 2012 se impusieron 3.388 comparendos por embriaguez y en lo que va corrido de 2013 se han impuesto 6.510 comparendos por embriaguez", lo que demuestra que en el 2013 aumentaron en un 92% los comparendos a conductores en estado de alicoramamiento."2

Por otro lado, iniciando el año 2014, se reportó una disminución en la cifra de conductores ebrios en las vías de la capital, o por lo menos eso reflejaba el informe presentado por la revista Semana al indicar que:

"Desde cuando se puso en marcha la nueva ley3 que aumenta las sanciones, la accidentalidad causada por ebrios ha disminuido en 46%. La puesta en marcha de la nueva ley, que aumenta las sanciones a los conductores borrachos, ha frenado en gran medida a quienes aun sabiendo que están en estado de ebriedad, deciden ponerse al frente de sus vehículos. Las cifras son alentadoras, pero hay quienes no aprenden."

Como se afirma en el anterior informe, gracias a la entrada en vigencia de la Ley 1696, a través de la cual se endurecen las penas contra conductores que conducen en estado de alicoramamiento, la Policía reportó un significativo descenso en cuanto al número de sanciones, pero paradójicamente aumenta el número de víctimas que deja esta práctica.



Mientras la Policía reporta una reducción del 62,8 por ciento en la cifra de conductores ebrios detectados desde el pasado 19 de diciembre –cuando comenzó a regir la Ley 1696, que endurece las sanciones contra las personas ebrias que asumen el volante–, paradójicamente las estadísticas de accidentalidad, muertos y lesionados por esta causa aumentaron en Bogotá.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional reveló que, de las 88.388 pruebas de embriaguez efectuadas en la capital del país desde esa fecha hasta las 6 de la tarde de este miércoles, 1.865 –es decir, el 2,1 por ciento– resultaron positivas, frente a las 5.020 del mismo lapso anterior.

En contraste, desde diciembre se han presentado 53 percances con 16 víctimas fatales y 40 lesionados, mientras en el mismo período entre el 2012 y el 2013 hubo 27 accidentes con 13 muertos y 17 heridos.

Siguiendo con este análisis, se tiene que en el año 2015 las cifras no fueron más alentadoras, pues para septiembre se habían impuesto 2.677 comparendos a conductores que transitaban en estado de embriaguez, igualmente, disminuyeron los accidentes por el mismo comportamiento, pero aumentaron los lesionados en accidentes de tránsito de este tipo. Pese a la insistencia de las autoridades y aumento de normas frente al tema, no se entiende como, con las altas penas y multas aún se encuentren las siguientes cifras:

Total accidentes en el primer semestre 276 accidentes.

En el primer semestre de 2015 han ocurrido 276 accidentes, 35 menos que en ese mismo periodo del año pasado (241) y 192 menos que en el 2013 (468).



En cuanto a heridos, la cifra en el periodo enero-junio de 2015 se ha incrementado con respecto al 2014 un 22 por ciento, dejando como saldo 207 peatones lesionados a la fecha.

El 27 por ciento de quienes terminan con algún golpe son los pasajeros (de automóvil, 47 por ciento, y de motocicleta, 32 por ciento); les siguen los conductores de motos (24), los peatones (18), ciclistas (17) y conductores de carros (14 por ciento).

Los meses de marzo y junio de 2015 fueron los que mayores lesionados dejaron, cada uno con 43 y 36, respectivamente, según los datos que maneja la Secretaría de Movilidad.

Sobre las víctimas fatales en este primer semestre, las estadísticas revelan que 12 personas han perdido la vida. Los motociclistas son los más afectados –representan el 35 por ciento–

Luego está el peatón, quien aporta el 29 por ciento –en muchos casos esta persona es quien camina por la calle embriagada–. Le sigue el pasajero, con el 18 por ciento; mientras que el conductor es el 12 por ciento y los ciclistas, el 6.

Marzo y abril son los meses en los más se presentó esta situación, con tres fallecidos cada uno, mientras que en enero no hubo.⁴

Como puede verse las cifras siguen siendo preocupantes, máxime cuando se compromete la integridad de los bogotanos, es por ello que se ha podido determinar que cuando se tienen fechas de celebración y en los sectores de rumba, se incrementa la accidentalidad y la causa recurrente es el estado de embriaguez de las personas al volante.

Y es que el problema no es infringir la ley o tratar de demostrar que se es más hábil para conducir si está en estado de alicoramiento, sino las víctimas de los accidentes de tránsito que han dejado en luto a tantas familias bogotanas, sin contar los que han quedado en condición de discapacidad.

Pero no se puede hablar solamente de cifras que nos presentan lo diarios Nacionales, sino que también debemos acudir a otras fuentes que solidifiquen la pertinencia de normatividad para los conductores que manejan en estado de embriaguez y la gravedad de dichos comportamientos nocivos para la comunidad.

Según un reporte de la Organización Mundial de la Salud, una de las 10 principales causas de muerte en el mundo, son los accidentes de tránsito; que a su vez éstos en su mayoría son ocasionados por personas que conducen automotores estando bajo los efectos de las bebidas alcohólicas.⁵

Por lo anterior, se ha determinado que las concentraciones de alcohol en sangre superiores a 0,5 g/l se correlacionan con un riesgo lineal de tener un accidente de tránsito (AT) y presentar lesiones de mayor gravedad.⁶

Es así como, se estima que en el mundo muere cada año 1.2 millones de personas a causa de este hecho en las vías públicas y que 50 millones resultan heridas por el mismo motivo.⁷

Aterrizando un poco al caso colombiano, la Organización Mundial de la Salud expresó en uno de sus informes que el 34% de conductores muertos y 23% de motociclistas fallecidos están asociados con exceso de velocidad y/o alcohol.⁸



Pero ¿por qué conducir en estado de embriaguez es una actividad peligrosa? y la respuesta a este interrogante se encuentra en que el consumo de alcohol afecta el Sistema Nervioso Central lo que genera la pérdida de habilidades que perjudica los reflejos y percepciones de las personas.

La ingesta de alcohol es una de las principales causas indirectas de siniestralidad vial. Este hecho incontrovertible ha motivado que el estudio de los efectos de la alcoholemia sobre la conducción sea uno de los ámbitos de investigación más prolíficos en Psicología del Tráfico y que la contrastación de cómo afectan los diferentes niveles de alcohol en sangre a los diversos procesos psicológicos y habilidades cruciales para el desempeño del conductor se haya convertido, con los años, en uno de los tópicos más consolidados en los estudios sobre Seguridad Vial.⁹

Además, se debe resaltar que los diferentes efectos que se producen sobre la persona, son distintos según la cantidad de alcohol que se ingiere, pero en general trae unas consecuencias generalizadas como son: alteraciones perceptivo sensoriales (déficit visuales, pérdida de precisión de los movimientos, disminución de la capacidad de atención, etc.), distorsiones cognitivas (sentimiento de invulnerabilidad, subestimación del riesgo, etc.) y actúa como desinhibidor de comportamientos socialmente reprobados, como cometer infracciones de tráfico”¹⁰

Uno de los mayores efectos se produce sobre la visión, pues la acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista se deterioran, incluso con niveles bajos de alcohol en sangre; se reduce el campo visual, se perturba la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento.

Aunado a lo anterior, el alcohol afecta la conducta y el comportamiento al producir una sobrevaloración en la persona, pues aunque se genera un marcado deterioro de las funciones cognitivas y motoras, de lo cual el bebedor no es consciente en muchos casos, induce una sensación subjetiva de mayor seguridad en sí mismo, distorsiona la dimensión real de las conductas de riesgo y favorece comportamientos temerarios.



A las anteriores conclusiones se ha llegado en diferentes estudios realizados, no solo en Colombia sino a nivel mundial. Para nuestro caso, en la Revista Colombiana de psiquiatría, se publicó un artículo titulado los Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial y allí se evidenció que el alcohol disminuye la capacidad para conducir, aumentando las conductas de riesgo al conducir, la agresividad, altera los reflejos, los tiempos de reacción a la luz y a eventos imprevistos y produce cambios fisiológicos que aumentan el riesgo de trauma, lo que conllevaría a que se violen normas de tráfico. (2010, Ortiz).

Así mismo, “Se ha mostrado que por cada aumento de 0,02% en BAC se duplica el riesgo de verse comprometido en un accidente fatal (12). Y el riesgo de un accidente fatal para todos los grupos y edades, con BAC entre 0,05% y 0,09%, es nueve veces mayor que el de quienes tienen BAC=0 (13).” (2010, Ortiz).

La OMS revela que los conductores que han estado injiriendo alcohol, tienen un riesgo mucho mayor de estar envueltos en accidentes y choques, que aquellos que no tienen alcohol en la sangre, y este riesgo aumenta rápidamente con el incremento de concentración de alcohol en la sangre. Para los motociclistas, tener un BAC sobre 0.05 g/100ml ha estimado un incremento del riesgo de choques 40 veces mayor a que si condujeran con un BAC 0. Se ve de manera clara que el consumo de alcohol aumenta de manera significativa el riesgo de accidentes de tránsito si se conduce en estado de embriaguez. (2007, OMS)

Fuente: OMS

Lo anterior evidencia que la ingesta de alcohol a la hora de conducir es un factor de riesgo inminente para los conductores que deciden manejar en estado de alicoramiento, así como para todas aquellas personas que se encuentran transitando en las vías públicas. El alcohol disminuye las habilidades motoras, fisiológicas, visuales, y demás funciones que se encuentran comprometidas a la hora de conducir.



Es por todo lo anteriormente expuesto que se deben tomar medidas frente a este tema y es que la responsabilidad es de todos los actores sociales y políticos de la capital, por lo que se recuerda que no solamente las entidades y establecimientos públicos deben tener un compromiso frente a los consumidores de bebidas alcohólicas, sino que también es una responsabilidad en la cual se debe inmiscuir al sector privado.

Y es que el sector privado muy pocas veces se le abren espacios para desarrollar una función social determinante para la comunidad, máxime cuando en su gran mayoría es éste el principal beneficiado por las actividades que desarrollan de manera cotidiana con los ciudadanos, por eso es importante identificar las problemáticas más álgidas de la sociedad para las que el sector privado puede aportar para su solución.

Es claro que corresponde al Estado velar por la integridad de los habitantes de la República, y para ello se dictan las leyes para castigar a los infractores que atenten contra ese fin del Estado.

Sin embargo, no puede dejarse esta función solo a los entes estatales, sino que se requiere la colaboración de todos los nacionales, cumpliendo las normas y en algunas ocasiones prestando la ayuda que se requiera para liderar campañas educativas en algunos temas específicos para lograr la masificación de alguna política que se requiera implantar por la Administración, bien sea del orden nacional departamental o distrital.

El constituyente de 1991 al consagrar la libertad de empresa, determinó también una obligación social que debe desarrollar ésta en beneficio de la comunidad. Este derecho y obligación está consagrado en el artículo 333 a cuyo tenor:



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

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

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

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

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

Esta obligación se ha denominado Responsabilidad Social Empresarial o Responsabilidad Social Corporativa, concepto a través del cual las empresas integran preocupaciones sociales y ambientales en sus operaciones mercantiles o de negocios interactuando con un grupo de personas desarrollando programas de carácter social.

En Colombia la Guía Técnica de Responsabilidad Social ICONTEC, define la Responsabilidad Social Empresarial como "El compromiso voluntario que las organizaciones asumen frente a las expectativas concertadas que en materia de desarrollo integral se generan con las partes interesadas y que, partiendo del cumplimiento de las disposiciones legales, le permite a las organizaciones asegurar el crecimiento económico el desarrollo social y el equilibrio ecológico"



Es así como, la Corte Constitucional ha manifestado que la libertad de empresa reconocida por la Carta se supedita a las restricciones y responsabilidades impuestas por el ordenamiento y establecidas por las leyes, así como a “los límites del bien común”; estas limitaciones hacen relación a las licencias de funcionamiento, permisos urbanísticos y ambientales, licencias sanitarias, de seguridad, de idoneidad técnica, etc (Sentencia C-790 de 2011 M.P. Nilson Pinilla Pinilla).

Frente a la función social de la empresa se ha indicado por la jurisprudencia constitucional que: “La responsabilidad social como principio de acción empresarial viene a complementar; y a enriquecer, el que hasta ahora había sido el núcleo teleológico de su principales actores dentro de una comunidad y de que su actividad debe ser instrumento de mejora social, de protección al medio ambiente y de respeto de los derechos fundamentales, entre otros elementos que guían la construcción de parámetros de responsabilidad social para las empresas” (Sentencia T-247 de 2010 M.P. Humberto Antonio Sierra Porto).

Como puede verse, la Responsabilidad Social Empresarial tiene pleno asidero constitucional al encontrar eco en una norma que prácticamente despliega la responsabilidad que le es exigible a toda empresa.

La Responsabilidad Social Empresarial se ha desarrollado en cuatro componentes a saber:

1. Con los empleados: hace referencia a que se deben tener condiciones de trabajo seguras, confortables y prestaciones sociales justas.
2. Con los Clientes: hace referencia a proveer productos y/o servicios seguros, eficaces y de buena calidad.



3. Con el Ambiente: hace referencia a tomar medidas para reducir los residuos, combatir las prácticas contaminantes o destructivas e integrar sistemas de energía alternativa y programas innovadores de reducción de residuos que ayuden a tener un medio ambiente sostenible.

4. Con la Sociedad: Hace referencia al impacto que tiene su actividad en la comunidad y colaborar con el Estado, no solo en el pago de sus obligaciones tributarias o cumplir con las normas exigidas para desarrollar el objeto social, sino también en desarrollar programas de carácter social que beneficien a la comunidad y le ayuden al Estado a tener cada día una mejor sociedad.

En este último componente es que la responsabilidad social empresarial implica prácticas que tienen íntima conexión con el principio de solidaridad con el Estado y, es allí donde a través de este acuerdo y en desarrollo de la función social de la empresa se busca una interacción entre los aparcaderos y la administración distrital a través de la policía de tránsito para ayudar a mitigar la gran accidentalidad que se presenta por los conductores en estado de embriagues.

Esta colaboración se realiza al solicitarle a la persona que retira su vehículo en una zona de rumba de un aparcadero que se haga prueba de alcoholimetría y en caso de ser positiva se le invite a dejar el vehículo y tomar un medio alternativo de regreso a casa y al día siguiente ya en condiciones óptimas regrese por él y así, se ayude a mitigar la pérdida de vidas que se provocan en estos accidentes donde se encuentra la combinación de alcohol y gasolina.

Actualmente los aparcaderos de las zonas de rumba no cuentan con una responsabilidad social empresarial propia de su sector.

Por ejemplo, algunas de las labores que hacen unas de las empresas más importantes de parqueo de la ciudad en cuanto a responsabilidad social, están ligadas a colaboración a fundaciones. Esto, si bien es importante, no está realmente vinculado a una labor social efectiva, sobre todo para aquellos aparcaderos que se encuentran en zonas de rumba y aledañas a las mismas.



City Parking, para ejemplificar, dentro de su responsabilidad social desarrolla: 1. “City Parking adopto 2.1 hectáreas de bosque nativo en Puerto Gaitán, Meta, evitando que estos árboles sean talados.”. 2. Apoya a la Fundación Cerros de Bogotá. 3. Apoya a la Fundación Ideal “trabaja en la inclusión laboral, familiar y social de personas en condición de vulnerabilidad mediante la formación, capacitación y acompañamiento.”.

Igualmente, la empresa Parking, apoya a ““Prosperidad para todos más trabajo, menos pobreza y más seguridad”, con la cual se busca favorecer el crecimiento económico equitativo de los sectores más pobres y vulnerables del país.”. Desarrollando así una función social importante, por medio de la cual se robustece el compromiso de las empresas con la sociedad.

Sin embargo, se deben buscar alternativas, en las cuales las empresas privadas generen un impacto real y positivo en el tejido social de la capital de Colombia, Bogotá, y esto se puede comenzar a lograr en aquellos lugares de rumba, donde el sector privado se comprometa a respaldar al gobierno y a la comunidad en la implementación de herramientas que robustezcan la integridad de los ciudadanos.

Si bien es conocido que los civiles no pueden generar una función policiva, si pueden ejercer una función preventiva e incluso colaborar con la implementación de métodos y herramientas pedagógicas que permitan contribuir a la generación de cultura ciudadana en Bogotá. En este caso sería importante, si bien no cohibir a los usuarios de los aparcaderos de las zonas de rumbas de no manejar en estado de alicoramiento, si se podría realizar una función pedagógica, donde se conciencie al ciudadano de su estado de embriaguez y este pueda percatarse de los riesgos que puede tener si maneja en ese estado en el que se encuentra.

Entonces bien, cual es la idea que los aparcaderos aledaños de las zonas de rumba cuenten con alcoholímetros para realizar pruebas de alcohol voluntarias a los usuarios de los mismos,



indicándoles a éstos cual es el nivel de alcohol que se encuentra en su organismo y haciéndole saber si es pertinente o no que conduzca su vehículo en ese estado.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

Como es conocido por todos y pese a los esfuerzos realizados por las diferentes autoridades, para concienciar a los ciudadanos del peligro que genera conducir en estado de embriaguez, se siguen presentando casos de accidentes de tránsito en donde se encuentran involucrados conductores bajo los efectos del alcohol. Es por esto que a nivel nacional se han expedido normas que endurecen las penas y las sanciones administrativas a aquellas personas que son sorprendidas, por las autoridades de tránsito, conduciendo en estado de embriaguez.

Igualmente, el Distrito y las diferentes instancias se han esforzado en realizar múltiples campañas educativas para lograr que los conductores y demás miembros de la sociedad tomen conciencia de los peligros que conlleva conducir bajo los efectos del alcohol.

Si bien es cierto que estas medidas han servido para mitigar, así sea de manera tenue, los índices de accidentalidad por esta causa, aún existe un alto porcentaje de conductores que no han comprendido la peligrosidad de realizar esta actividad en estado de embriaguez.

En vista de esta problemática y en aras de buscar el bienestar de los habitantes del Distrito Capital, a través de mecanismos instaurados por las autoridades de Bogotá; se ha planteado la idea de buscar un primer paso para presentar a la ciudad una solución. La solución que se puede empezar a crear en nuestra sociedad implica una medida de concienciación, en la cual de forma pedagógica, pero también de manera conjunta con las autoridades, como la policía, se lleve a las personas que se encuentran en los diferentes bares a tomar la decisión de no manejar en un estado en el cual no son completamente conscientes.



Teniendo en cuenta lo anterior, se debe mencionar que ha sido interés del Concejo de Bogotá a lo largo de los años, defender constantemente el derecho a la vida digna y en sí mismo el derecho a la vida; viendo por lo tanto con preocupación, la manera como día a día aumenta la tasa de accidentalidad y mortalidad a causa de conductores en estado de embriaguez, que atentan contra su vida y la vida de las demás personas, en las vías de la capital colombiana.

La situación anteriormente mencionada ha traído preocupación a las diferentes esferas de la sociedad, sin embargo se ha dejado de lado la responsabilidad que los establecimientos privados, empresas, expendedores de licor y demás beneficiados económicamente por la venta de licor deben tener en los diversos espacios de la ciudad.

Por lo tanto, el presente proyecto de acuerdo tiene como objeto vincular a la empresa privada, a través de la responsabilidad social, con el ciudadano y la seguridad vial de la capital, con el fin de reducir los índices de accidentalidad y mortalidad causados por los conductores en estado de embriaguez.

2. ANTECEDENTES.

Aunque con anterioridad no se han presentado proyectos de acuerdo con el objeto aquí presentado, si se han presentado algunos proyectos que contemplan la normatividad con respecto a conductores en estado de ebriedad.

3. SUSTENTO JURÍDICO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

Constitución política de Colombia



ARTICULO 11. El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

1. Ley 1696 del 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”

2. Artículo 26 de la ley 769 de 2002.

“Artículo 26. Causales de suspensión o cancelación. Modificado por el art. 7, ley 1383 de 2010. La licencia de conducción se suspenderá:

...

3. Por encontrarse en flagrante estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.”

3. Ley 1558 del 2012 “Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y la ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones”

Es competencia del Concejo de Bogotá D.C, dictar disposiciones de policía, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 12 numerales 18 y 23 del Decreto-Ley 1421 de 1993, a saber:



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

18. Expedir los Códigos Fiscal y de Policía"

23. Ejercer de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 del presente estatuto, las atribuciones que la Constitución y las leyes asignen a las Asambleas Departamentales....".

Así las cosas con relación a éste último numeral, el Art 7 de la norma ídem, dispone: "Las atribuciones administrativas que la Constitución y las leyes confieren a los departamentos se entienden otorgadas al Distrito Capital, en lo que fuere compatible con el régimen especial de éste último, y sin perjuicio de las prerrogativas políticas, fiscales y administrativas que el ordenamiento jurídico concede al Departamento de Cundinamarca...".

Señalando, nuestra Constitución Política en su Art. 300, entre una de las atribuciones entregadas a las Asambleas Departamentales:

"8. Dictar normas de policía en todo aquello que no sea materia de disposición legal.....".

Existe igualmente la iniciativa de los concejales del Distrito, para expedir ésta clase de normas, de acuerdo con el Artículo 13 del mismo Decreto 1421 de 1993.

Debe aclararse que hay dos tipos de estacionamientos, en primer lugar hay establecimientos dedicados única y exclusivamente a la venta del servicio de estacionamiento público que admiten cualquier vehículo que ingrese a cambio de una tarifa por un contrato que se asemeja al depósito.



En segundo lugar, hay otros que lo prestan como servicio adicional accesorio a su actividad principal, es decir, asociado a un uso. Es importante mencionar que los estacionamientos con servicio al público, se rigen íntegramente por la Ley 232 de 1995 y se les aplican las Normas dictadas por la Administración Distrital.

Los parqueaderos privados, se rigen por la condiciones impuestas por el dueño del predio donde funciona el estacionamiento, dado que es él quien decide quien accede a utilizar el servicio, ya que como se dijo anteriormente, este es un servicio adicional prestado por una empresa o persona jurídica, tal como es el caso de los centros comerciales, parques cementerios, clubes, propiedades horizontales y demás, en los cuales la potestad de ingreso es absoluta del propietario, arrendatario o poseedor.

Para los que prestan servicio público de estacionamiento, la Ley 232 DE 1995, "Por medio de la cual se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos comerciales". establece en su artículo 1° "Ninguna autoridad podrá exigir licencia o permiso de funcionamiento para la apertura de los establecimientos comerciales definidos en el artículo 515 del Código de Comercio, o para continuar su actividad si ya la estuvieren ejerciendo, ni exigir el cumplimiento de requisito alguno, que no estén expresamente ordenado por el legislador". Esta ley regula a los establecimientos comerciales que ofrecen como objeto principal el servicio de estacionamiento o depósito de vehículo. Por ejemplo, las empresas de parqueaderos que operan la red de estacionamientos que funcionan en la ciudad de Bogotá y son manejados por empresas privadas.

Existen otros establecimientos, cuyo objeto es prestar actividades comerciales o institucionales diversas, como los inmuebles de propiedad horizontal, los clubes, los centros comerciales, los parques cementerios, en los cuales el estacionamiento se presta como un servicio accesorio para las personas que van a esos lugares, por esta razón el tratamiento, incluso el tributario, es diferente al de aquellas empresas que se dedican misionalmente a vender el servicio de estacionamiento.

Estos establecimientos son mencionados en la Ley 675 de 2001 en su artículo 33;

"Naturaleza y características. La persona jurídica originada en la constitución de la propiedad horizontal es de naturaleza civil, sin ánimo de lucro. Su denominación corresponderá a la del edificio o conjunto y su domicilio será el municipio o distrito' donde este se localiza y tendrá la calidad de no contribuyente de impuestos nacionales, así como del impuesto de industria y comercio, en relación con las actividades propias de su objeto social, de conformidad con lo establecido en el artículo 195 del Decreto 1333 de 1986.

PARÁGRAFO. La destinación de algunos bienes que produzcan renta para sufragar expensas comunes, no desvirtúa la calidad de persona jurídica sin ánimo de lucro".

La competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad es la de formular y aplicar las medidas que nos permitan disfrutar de mejores condiciones en cuanto a movilidad se refiere en la ciudad. La Secretaría Distrital de Gobierno, a través de sus Alcaldías Locales, tiene como función la vigilancia, controlar y garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los Decretos 268, 406 y 474 de 2009 y 550 de 2010 en lo referente a este tema.

DECRETO 0444 del 1984

Por medio del cual se reglamenta la prestación del Servicio de Parquaderos Públicos, y se modifican unas disposiciones al respecto.

4. CONCLUSIONES



Se debe vincular a la empresa privada, a través de la responsabilidad social con la ciudadanía, sobre todo en un ámbito tan importante como lo es la seguridad vial al interior de la capital. Para esto se deben generar herramientas, que abran espacios pedagógicos, donde los privados puedan colaborar con el Distrito y de esta manera generar un impacto positivo, y reducir los accidentes en las vías públicas.

Para ellos se propone implementar alcoholímetro en parqueaderos que se encuentren en las zonas de rumba o aledaños a las mismas, donde un miembro capacitado, por la administración, pueda realizar a los conductores, que tengan sus vehículos en los respectivos aparcaderos, el test de alcoholemia para identificar en qué estado se encuentran.

Si bien los civiles no desempeñarían una función policiva, si realizarían una función pedagógica, donde se le comunique al ciudadano si se encuentra en el 100% de sus capacidades para conducir; igualmente, se contará con la colaboración de la policía, a la cual se le debería informar de aquellos conductores que deciden, aun sabiendo su estado de embriaguez, manejar exponiendo su vida y la de otros transeúntes.

5. IMPACTO FISCAL

El impacto fiscal que se generaría con la puesta en marcha de este proyecto sería el costo de los alcoholímetros, la cual estaría a cargo de cada uno de los propietarios de los parqueaderos públicos. Igualmente, se debe tener en cuenta el costo de las boquillas para el uso de los alcoholímetros, los cuales también serían responsabilidad de los privados.

Por otro lado, se deben tener en cuenta las capacitaciones que se conviene dar a los empleados de cada uno de los parqueaderos involucrados en las zonas de rumba, donde se implementaría esta estrategia; la cual se realizaría de manera simultánea con las capacitaciones que se tienen para la policía de tránsito.



Referencias

Calafat, A. (2002). Estrategias preventivas del abuso de alcohol. Adicciones.

Calafat, A. (2008). relacion del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en 2007. Revista española de salud pública, 323-331.

Guanche, H. (2007). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. Revista cubana de Salud Pública.

Martinez, X. (2004). Características de los lesionados por accidente de tráfico con alcoholemia positiva. Revista Gaceta Sanitaria.

OLIVERA, C. (2002). Efectos del alcohol y conducción de vehículos: creencias y conductas de los jóvenes. Revista española de drogodependencias, 66-80.

OMS. (2007). Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Suiza.

Cordialmente



David Ballén Hernández

Concejal de Bogotá

Nelly Patricia Mosquera

Vocera Partido U

Rubén Darío Torrado

Concejal de Bogotá

Ricardo Andrés Correa M.

Concejal de Bogotá

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2016

“POR EL CUAL SE REGLAMENTA LA ADQUISICIÓN Y USO DE ALCOHOLIMETROS EN LOS APARCADEROS SITUADOS EN LAS ZONAS DE RUMBA DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., SE MODIFICA EL TÍTULO IX DEL ACUERDO 079 DE 2003 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.,



en uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las conferidas por el Artículo 313, numerales 1º y 10º de la Constitución Política, y el Artículo 12 , numeral 1º del Decreto Ley 1421 de 1993, y el Artículo 5º de la Ley 1618 de 2013

ACUERDA:

Artículo 1. Objeto. El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto vincular a la empresa privada, a las políticas desarrolladas por el Gobierno Distrital para lograr la reducción de los índices de accidentalidad y mortalidad causados por los conductores en estado de embriaguez.

Artículo 2. El Capítulo 6 del Título IX del Acuerdo 79 de 2003 quedará así:

“Artículo 118. El servicio de aparcaderos será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá, cuyo objeto comercial contemple la prestación de este servicio, en los cuales se deben observar los siguientes comportamientos:

Expedir boleta de recibido del vehículo y permitir la entrada al aparcadero solamente a quien la porte;

Contar con vigilantes permanentes y acomodadores con licencia de conducción, uniformados y con credenciales que faciliten su identificación;

Modificado por el art. 1, Acuerdo Distrital 139 de 2004, Reglamentado por el Decreto Distrital 01 de 2005. Cobrar únicamente la tarifa fijada por el Gobierno Distrital, con la asesoría del Departamento de Planeación Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada



aparcadero, la cual debe permanecer expuesta a la vista de los usuarios; Ver los Decretos Distritales 01 y 477 de 2005; 115 de 2006, Ver el Decreto Distrital 550 de 2010

No permitir la entrada de un número de vehículos superior a la capacidad del local;

No permitir en el establecimiento el funcionamiento de talleres ni trabajos de reparación o pintura;

No vender repuestos o cualquier otro artículo;

No organizar el estacionamiento en las zonas de antejardín ni en andenes;

Contar con los equipos necesarios y conservarlos en óptimas condiciones para la protección y control de incendios;

No organizar el estacionamiento en calzadas paralelas y zonas de control ambiental;

No invadir el espacio público;

Tener matrícula mercantil vigente de la Cámara de Comercio de Bogotá. Estar matriculado en la Cámara de Comercio de Bogotá y renovar la matrícula de conformidad con las normas legales vigentes.



Cumplir con las condiciones sanitarias de conformidad con las normas legales vigentes.

En desarrollo de la función social los aparcaderos ubicados en las zonas de rumba del Distrito Capital, deberán observar los siguientes comportamientos:

1. Contar con un alcoholímetro y con el personal capacitado para su uso.
2. Practicar prueba de alcoholemia a las personas que se acerquen a retirar su vehículo entre las 21:00 horas y las 07:00 horas.
3. Indicar a la persona el resultado que arroje la prueba, e informar si se encuentra o no en condiciones de conducir por las vías públicas. Si resulta dar positiva la prueba de alcoholemia, se le señalará al conductor los peligros de conducir en estado de embriaguez, invitándolo a dejar el vehículo o a que el mismo sea retirado por una persona que no esté en estado de embriaguez.
4. En el caso de que la prueba de positivo y no sea aceptada la anterior recomendación, se le informará a la Policía de Tránsito, se le suministrará los datos del vehículo para que de ser posible, ésta autoridad tome las medidas que vayan de conformidad con las leyes vigentes. En ningún caso, el personal del aparcadero, podrá impedir el retiro del vehículo a no ser por razones diferentes a la aquí planteada.
5. En caso de un evidente estado de embriaguez del conductor, donde el mismo se rehúse a realizar la prueba de alcoholemia, el encargado del parqueadero en ese momento deberá hacer firmar una constancia al conductor de no querer realizar dicha prueba.

Artículo 3. Los alcoholímetros que utilicen los aparcaderos para realizar las pruebas ordenadas en el artículo anterior de este Acuerdo, deberán ser de las mismas características a los utilizados por la Policía de Tránsito de Bogotá.

Artículo 4. Las personas designadas por los aparcaderos para realizar la prueba, deberán estar capacitadas para el uso e interpretación del resultado de la misma. Dicha capacitación deberá ser avalada por la Policía de Tránsito de Bogotá o por una entidad autorizada por el Distrito.

Artículo 5. Para los efectos del presente Acuerdo, se determinarán las zonas de rumba donde se les debe exigir los alcoholímetros en los aparcaderos; estas son las siguientes:

*Localidad (1) de Usaquén: Calle 114 a 124 entre carreras 5 a 7.

*Localidad (2) de Chapinero: Primer sector: Calle 92 a 94 entre Carrera 11 a 15 – Segundo sector: Calle 82 a 85 (costado sur) entre Carrera 11 a 14 - Tercer sector: Calle 57 a 61 entre carrera 7 y Avenida Caracas.

*Localidad (3) de Santa Fé: Calle 19 entre carrera 3 a 14.

*Localidad (6) de Tunjuelito: Diagonal 25 sur a 48 sur entre carrera 50 (costado occidental) a 52.

*Localidad (8) de Kennedy: Avenida 1 de mayo (Costado Norte) entre carrera 69 y Avenida Boyacá.

*Localidad (10) de Engativá: Avenida Calle 72 entre carrera 72 a 77.



*Localidad (11) de Suba: Primer Sector: carrera 91 entre Avenida Suba a calle 147 y desde calle 147 hasta Avenida Suba por la calle 92 incluyendo la calle 146 A hasta la calle 93- Segundo Sector: Avenida Ciudad de Calí entre calle 153 a 139.

*Localidad (13) de Teusaquillo: Calle 53 entre Carreras 24 a 28 y, Carrera 27 entre Calle 52 a 53.

*Localidad (14) de Los Mártires: Zona de Alto Impacto calle 19 a calle 24 entre carrera 14 a 17.

*Localidad (15) de Antonio Nariño: Calle 18 sur entre carrera 16 y 17 y, Carrera 16 entre Calles 17 sur a 16 A sur.

*Localidad (19) de Ciudad Bolívar: Calle 58 B Sur a 61 Sur entre carreras 22F a 22 H.

Parágrafo. La Administración deberá cada dos años actualizar las anteriores zonas ampliando o suprimiendo algunas de conformidad con el estudio que para tal fin realice.

Artículo 6. Los aparcaderos que deben contar con los alcoholímetros serán aquellos que se encuentren ubicados en un radio de dos (2) kilómetros a la redonda de las zonas de rumba descritas en el artículo anterior.

Artículo 7. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

