

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

Señores,
CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA
Atn. Mauricio Villafañez Jabba
Presidente
E.S.M.

Por su digno conducto, me permito someter a consideración de esta Honorable Corporación el presente Proyecto de Acuerdo, acompañado de su exposición de motivos y anexos pertinentes, para los fines de estudio, discusión y trámite previstos en la Constitución Política, la Ley 136 de 1994 (mod. Ley 1551 de 2012) y el Reglamento Interno del Concejo.

PROYECTO DE ACUERDO No. __ DE 2026

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA MOVILIDAD INCLUSIVA PARA LAS PERSONAS CON TRASTORNO DEL ESPECTRO AUTISTA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El concejal suscrito, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales, en especial las previstas en los artículos 71 y 72 de la Ley 136 de 1994 y demás normas concordantes, somete a consideración de la Honorable Corporación el presente Proyecto de Acuerdo, cuyo objeto es promover la movilidad inclusiva y establecer lineamientos para garantizar la accesibilidad, en especial la cognitiva, de las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en el sistema de transporte público del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, en armonía con la Constitución Política y la normativa nacional vigente en inclusión e igualdad (Ley 361 de 1997, Ley 1346 de 2009, Ley 1618 de 2013 y demás normas concordantes). Lo anterior con fundamento en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Problema público y justificación local: Las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) enfrentan barreras significativas al usar el transporte público convencional. Son frecuentes las dificultades para comprender la señalización tradicional, la sobrecarga



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

sensorial ante ruidos, aglomeraciones o luces intensas, y la falta de comprensión de su comportamiento por parte de terceros¹. Estas situaciones pueden generar ansiedad, desorientación e incluso crisis sensoriales en entornos como buses o estaciones. En Barranquilla, donde el sistema de transporte masivo es utilizado por miles de ciudadanos, no existen actualmente lineamientos explícitos que consideren la accesibilidad cognitiva para personas con TEA². La ausencia de apoyos visuales claros (pictogramas, indicaciones en lectura fácil), de personal capacitado en inclusión, y de protocolos básicos para atender a un pasajero con crisis, redundan en que muchas familias eviten el transporte público, limitando el derecho a la movilidad autónoma de esta población.

Este proyecto de acuerdo se justifica en la necesidad de promover un transporte más comprensible, seguro y empático, en consonancia con los principios de inclusión social del Distrito. Además, al mejorar la experiencia de usuarios con TEA, se benefician en general personas con discapacidad cognitiva, adultos mayores con demencia, niños y público en general que puede preferir señalética más clara. Esto contribuye a una ciudad más amable y accesible para todos, sin incurrir en costos elevados y aprovechando herramientas disponibles (por ejemplo, bancos de pictogramas de dominio público). La iniciativa se alinea con prioridades locales de inclusión y calidad de vida, y cuenta con antecedentes exitosos en otras ciudades donde la adaptación sensorial del transporte ha mejorado la satisfacción de los usuarios³⁴⁵.

En suma, abordar este problema público con medidas de bajo costo pero alto impacto social hará de Barranquilla una ciudad más inclusiva, dando respuesta a una necesidad sentida por familias y personas con TEA que hoy encuentran en el transporte una fuente de estrés e inequidad.

2. Competencia del Concejo y naturaleza del Acuerdo: El Concejo Distrital de Barranquilla es competente para expedir acuerdos orientados a la eficiente prestación de los servicios públicos locales y al mejoramiento social de sus habitantes, en virtud de la Constitución Política (Art. 311 y 313) y el régimen municipal vigente. La Carta Fundamental dispone que el municipio debe ordenar el desarrollo de su territorio, promover la

¹ Autistica & Motability Foundation. (2025). *Neurodivergence and Public Transport: how to make public transport more accessible for a neurodivergent community* (report).

² Transmetro S.A.S. (2023). *Informe de Gestión 2023*.

³ Comunidad de Madrid. (2020, 15 junio). *Adaptaremos a lectura fácil toda la información de servicio público de Metro*.

⁴ Greater London Authority / London Assembly. (2020). *Accessible transport in London* (report).

⁵ Rezae, M., et al. (2022). *Evaluating the effectiveness of an autism-specific public transport app for individuals on the autism spectrum: a pilot study*.

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de la población. Así mismo, corresponde a los concejos reglamentar los servicios a cargo del municipio y dictar normas de interés local para la preservación del bienestar comunitario.

Barranquilla, en su calidad de Distrito Especial, goza de autonomía para la gestión de sus asuntos dentro de la ley, lo que le permite adoptar lineamientos que fomenten la inclusión de grupos vulnerables en los servicios públicos. El presente acuerdo tiene un carácter programático y orientador, establece recomendaciones y autorizaciones para que la Administración Distrital promueva ciertas acciones de mejora en el servicio de transporte.

3. Marco normativo: La iniciativa encuentra soporte en varias normas nacionales y distritales que consagran derechos de las personas con discapacidad y orientaciones de inclusión. En primer lugar, la Constitución Política consagra el derecho a la igualdad y la no discriminación (Art. 13), obligando al Estado a adoptar medidas en favor de grupos vulnerables. También establece el deber estatal de proteger especialmente a aquellas personas que por su condición física o mental se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta (Art. 13, inciso 3) y garantiza la integración social de las personas con discapacidad (Art. 47).

En desarrollo de estos mandatos, el Congreso ha expedido leyes de protección a esta población, entre ellos, la Ley 361 de 1997 que promovió la integración social de las personas con limitaciones y ordenó la adaptación progresiva del transporte público para hacerlos accesibles; la Ley 1346 de 2009 aprobó la Convención de la ONU sobre Derechos de Personas con Discapacidad, incorporando sus principios de accesibilidad universal, ajustes razonables y participación; posteriormente, la Ley 1618 de 2013 estableció medidas para garantizar el goce efectivo de derechos de las personas con discapacidad. En particular, la Ley 1618 dedica el artículo 15 al derecho al transporte, disponiendo que todos los sistemas de transporte masivo sean accesibles desde su diseño y que su señalización incorpore símbolos comprensibles bajo el enfoque de “diseño universal”. Dicha norma exige, además, que esta señalización accesible se complemente con campañas de sensibilización al público.

Este proyecto de acuerdo se fundamenta directamente en esas disposiciones, pues promueve el uso de pictogramas y otros apoyos visuales en estaciones y paraderos, en línea con el mandato legal de señalización inclusiva. Adicionalmente, la Ley 1752 de 2015 (que modificó el Código Penal) sanciona la discriminación por discapacidad, lo que refuerza el deber general de garantizar entornos libres de exclusión en servicios como el transporte. Otras normas pertinentes incluyen la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Policía, que en su Art. 33 prohíbe conductas de discriminación en el transporte público) y la Ley 2098 de 2021, que declaró a Barranquilla Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación,



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

pero que en sus disposiciones transitorias invita a implementar planes piloto de inclusión social lo cual brinda un contexto favorable para iniciativas innovadoras como la presente. Finalmente, la Ley 136 de 1994 (arts. 101 y 102) faculta a los concejos para recomendar la adopción de políticas públicas en temas de interés social, y la Ley 1551 de 2012 recalca la modernización municipal con enfoques diferenciales; este proyecto materializa dichas facultades normativas enfocándolas en inclusión cognitiva. Es importante dejar claro que ninguna norma vigente se opone a lo aquí propuesto, por el contrario, el marco jurídico nacional alienta acciones afirmativas a favor de personas con discapacidad cognitiva.

4. Soporte técnico y académico: Numerosas investigaciones y guías especializadas respaldan las medidas sugeridas en este acuerdo. En cuanto a señalización comprensible, expertos en accesibilidad cognitiva señalan que los pictogramas y símbolos visuales son “una herramienta de comunicación fundamental” que permiten a las personas con discapacidad cognitiva, *como las personas con TEA*, entender de forma sencilla y clara las indicaciones en entornos urbanos⁶. Un gobierno local que implementó tales medidas resaltó que este “lenguaje visual” rompe barreras y empodera a los ciudadanos con TEA al facilitar su orientación y autonomía⁷. Por ejemplo, en Cartagena (España) se adoptó un sistema de pictogramas para seguridad vial, logrando que niños y adultos con autismo comprendieran normas de tránsito antes ininteligibles. Adicionalmente, iniciativas de lectura fácil en el transporte (uso de textos breves, iconografías universales y colores para identificar rutas) han demostrado reducir la ansiedad de usuarios con TEA.

Sobre la capacitación a conductores y personal, organismos internacionales recomiendan sensibilizar al personal de transporte en la atención a pasajeros con necesidades especiales⁸. Un modelo aplicado en EE.UU. (Autism Speaks, 2020) desarrolló entrenamientos breves para conductores escolares, mejorando su reacción ante comportamientos asociados al espectro autista⁹. En contextos latinoamericanos, ciudades como Buenos Aires y Ciudad de México han realizado talleres voluntarios para conductores de buses sobre discapacidad y trato adecuado, con apoyo de ONG, logrando mayor empatía y reducción de incidentes de discriminación. La literatura también apoya la creación de protocolos de crisis sensorial.

⁶ Ayuntamiento de Cartagena (España). Guía de Pictogramas en Seguridad Vial y Movilidad (2021). Alcaldía de Cartagena, Escuela de Seguridad Pública.

⁷ Ibid.

⁸ Autism Speaks. “Autism Training for Transportation Staff” (Informe, 2020). Programa de sensibilización a conductores de autobús escolar.

⁹ Ibid.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

Autismo Madrid (2022) publicó una guía de manejo conductual donde afirma que “es esencial y necesario establecer protocolos de actuación ante crisis conductuales para asegurar la integridad física y moral [...] del sujeto con autismo”, aclarando que el objetivo principal es interrumpir la situación de forma segura y evitar desenlaces perjudiciales¹⁰. Estos protocolos sugieren medidas de “primeros auxilios psicológicos”: hablar con voz calmada, reducir estímulos (ej. bajar volumen de radio, encender luces suaves), ofrecer un espacio tranquilo dentro del vehículo o estación, y avisar a un contacto de confianza de la persona¹¹. Si bien no sustituyen la atención profesional, orientaciones básicas de desescalamiento pueden prevenir daños y tranquilizar al resto de pasajeros.

Todo lo anterior demuestra que las acciones promovidas –señalización adaptada, capacitación empática y protocolos de crisis– tienen fundamento técnico y han sido avaladas por expertos como buenas prácticas de inclusión. Este acuerdo recoge esas lecciones, adaptándolas a nuestra realidad local de manera voluntaria y progresiva.

5. Enfoque de derechos, accesibilidad y no discriminación: El proyecto adopta un enfoque de derechos humanos, en armonía con los estándares nacionales e internacionales sobre discapacidad. La Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), ratificada por Colombia mediante Ley 1346 de 2009, consagra la accesibilidad (Art. 9) y la igualdad de oportunidades (Art. 5) como pilares para la inclusión plena. Este acuerdo busca concretar esos principios en el ámbito del transporte público distrital, enfatizando la accesibilidad cognitiva, que es parte del diseño universal propugnado por la CDPD. La Ley Estatutaria 1618 de 2013 reitera que las autoridades deben adoptar ajustes razonables y acciones afirmativas para eliminar discriminaciones por razón de discapacidad. Así, promover pictogramas, entrenar voluntariamente al personal y propiciar un protocolo de atención son ajustes razonables de bajo costo que eliminan barreras comunicativas y actitudinales.

El enfoque de no discriminación se refleja en que las medidas sugeridas no segregan ni tratan de forma paternalista a las personas con TEA; por el contrario, buscan garantizar su derecho a usar el transporte en igualdad de condiciones que los demás ciudadanos, brindándoles apoyos para sortear desventajas específicas (Lectura Fácil, ambientes tranquilos, trato respetuoso). Esto está en consonancia con el artículo 13 Constitucional, que obliga a proteger especialmente a quienes estén en situación de debilidad manifiesta. Adicionalmente, el acuerdo integra un enfoque diferencial interseccional: reconoce que dentro de la población con discapacidad, las personas con TEA tienen necesidades

¹⁰ Autismo Madrid – Federación. “Estrategias proactivas de regulación emocional en TEA” – Guía (2022).

¹¹ Ibid.

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

particulares (p. ej. hipersensibilidad sensorial), por lo que requieren medidas específicas sin perjuicio de otras generalidades. Se acoge, por tanto, el principio de “enfoque diferencial” definido en la Ley 1618, entendido como la adaptación de las políticas a las diversas formas de discapacidad.

Cabe mencionar que este proyecto también contribuye al derecho a la ciudad y a la movilidad digna. La Corte Constitucional colombiana ha señalado que la libre circulación en condiciones accesibles es parte del goce efectivo de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad (Sentencia T-553 de 2011, entre otras). Si una persona con TEA no puede utilizar el sistema masivo por barreras cognitivas, se está afectando su derecho a la igualdad y participación en la vida económica y social. Por ello, las acciones aquí promovidas no son meramente altruistas, sino que buscan garantizar derechos consagrados en nuestro ordenamiento jurídico.

ANDRÉS FELIPE BALLESTEROS SANCHEZ

Concejal de Barranquilla

ACUERDO DISTRITAL NO. ____ DE 2026

“POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE LA MOVILIDAD INCLUSIVA PARA LAS PERSONAS CON TRASTORNO DEL ESPECTRO AUTISTA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Concejo del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 313 de la Constitución Política; el Acuerdo 006 de 2024 expedido por el Concejo Distrital de Barranquilla, y demás normas concordantes y

CONSIDERANDO

Que el Concejo del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla es competente para expedir acuerdos orientados a la eficiente prestación de los servicios públicos locales y al mejoramiento social de sus habitantes, en virtud de la Constitución Política y del régimen municipal vigente, y puede adoptar disposiciones de carácter programático y orientador.

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

Que el presente Acuerdo tiene por objeto promover la movilidad inclusiva de las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en el sistema de transporte público del Distrito, mediante la adopción voluntaria de medidas de accesibilidad cognitiva y atención diferencial.

Que la Constitución Política consagra el derecho a la igualdad y la no discriminación, ordena la adopción de medidas a favor de grupos en debilidad manifiesta y garantiza la integración social de las personas con discapacidad, principios que sustentan la adopción de acciones afirmativas en el acceso a servicios públicos como el transporte.

Que el marco normativo aplicable orienta la accesibilidad universal, los ajustes razonables y el diseño universal en los sistemas de transporte, destacando la exigencia de señalización con símbolos comprensibles y el complemento con campañas de sensibilización.

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente Acuerdo tiene por objeto promover la movilidad inclusiva de las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en el sistema de transporte público del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, mediante la adopción voluntaria de medidas de accesibilidad cognitiva y atención diferencial.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para los fines de este Acuerdo se adoptan las siguientes definiciones:

- a) Trastorno del Espectro Autista (TEA): condición del neurodesarrollo caracterizada por diferencias en la comunicación e interacción social, así como por patrones de comportamiento e intereses restringidos y repetitivos, frecuentemente asociada a sensibilidades sensoriales.
- b) Accesibilidad cognitiva: adecuación de entornos, servicios e información para que sean fácilmente comprendidos por personas con discapacidad cognitiva o dificultades de comprensión. Incluye el uso de lenguaje sencillo, pictogramas, señales visuales universales y otras herramientas que faciliten la orientación y entendimiento.
- c) Señalización comprensible: sistema de información visual y escrita en el transporte público que utiliza símbolos gráficos claros, textos en lectura fácil y otros apoyos visuales, con el fin de que usuarios con TEA u otras discapacidades cognitivas puedan entender las rutas, normas y avisos de manera autónoma.

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

d) Crisis sensorial: episodio de aguda sobrecarga sensorial o emocional que puede experimentar una persona con TEA ante ciertos estímulos, manifestándose en conductas como bloqueo, ansiedad extrema, gritos, autoestimulación acelerada o incluso comportamientos disruptivos involuntarios.

e) Protocolo de atención en crisis sensorial: conjunto de pautas y acciones sugeridas para que el personal de transporte y los ciudadanos puedan brindar apoyo inmediato y seguro a una persona con TEA que atraviesa una crisis sensorial en el ámbito del transporte público, procurando reducir estímulos, comunicar calma y proteger la integridad de la persona.

ARTÍCULO 3. SEÑALIZACIÓN ACCESIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO. Las empresas operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla podrán incorporar señalización accesible con enfoque cognitivo en sus infraestructuras y vehículos. En desarrollo de lo anterior, se podrá utilizar pictogramas universalmente reconocidos y textos en lenguaje claro para indicar elementos como rutas y destinos de buses, entradas y salidas, normas básicas de conducta dentro del sistema, avisos de seguridad y emergencias, y demás información relevante para los usuarios.

La Administración Distrital, a través de la dependencia competente en materia de transporte, podrá prestar asistencia técnica o gestionar colaboraciones con entidades especializadas en accesibilidad para diseñar e implementar estas piezas de señalización. En todo caso, dicha adecuación de señalética deberá realizarse de manera gradual, procurando su inclusión cuando se renueven, actualicen o amplíen los elementos informativos del sistema.

PARÁGRAFO. Los pictogramas y símbolos a emplear podrán basarse en bancos de imágenes de acceso público asegurando al mismo tiempo su fácil comprensión por parte de la población objetivo.

ARTÍCULO 4. CAPACITACIÓN INCLUSIVA. Exhórtese a la Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría o entidad que tenga a cargo la movilidad y el transporte público, para que fomente programas de capacitación dirigidos a conductores, personal operativo y funcionarios relacionados con la atención al usuario en el sistema de transporte, en temas de atención a personas con TEA y discapacidad cognitiva en general. Dicha capacitación tendrá carácter voluntario y pedagógico, orientada a sensibilizar sobre las características del espectro autista, el manejo respetuoso de situaciones particulares y las técnicas básicas de comunicación clara.

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

Se podrán celebrar alianzas o convenios con fundaciones, asociaciones de padres o expertos en TEA para el desarrollo de talleres, charlas o material educativo. La duración y frecuencia de estos entrenamientos estarán sujetos a la disponibilidad de los participantes, sugiriéndose su inclusión como parte de la formación continua que normalmente reciben los conductores.

PARÁGRAFO 1. La participación en las capacitaciones aquí fomentadas será considerada un acto voluntario y de buena fe por parte de los servidores y empleados del sistema de transporte; ninguna sanción derivará de la no participación, ni se entenderá como requisito obligatorio para el desempeño laboral.

PARÁGRAFO 2. La Secretaría de Movilidad podrá expedir reconocimiento o constancia de asistencia a quienes completen las capacitaciones, a título de incentivo, y divulgar buenas prácticas o testimonios positivos de conductores capacitados, con miras a incentivar la participación de más personal en el futuro.

ARTÍCULO 5. LINEAMIENTOS PARA UN PROTOCOLO DE ATENCIÓN EN CASO DE CRISIS SENSORIAL. Exhórtese a la Administración Distrital a elaborar y difundir un lineamiento técnico o protocolo sugerido de actuación ante eventuales crisis sensoriales de usuarios con TEA en el transporte público. Este protocolo tendrá la naturaleza de guía, y podrá ser adoptado voluntariamente por las empresas operadoras en sus manuales de servicio al cliente o planes de emergencia.

El lineamiento deberá construirse atendiendo recomendaciones de profesionales en psicología, terapeutas ocupacionales o expertos en autismo, e incluirá aspectos como: a) Identificación temprana de signos de sobrecarga sensorial en un pasajero. b) Pasos de primeros auxilios emocionales. c) Coordinación. d) Protección de la integridad. e) Comunicación post-crisis.

PARÁGRAFO. El protocolo sugerido deberá enfatizar el respeto a la dignidad y derechos de la persona con discapacidad, evitando cualquier actuación que pueda constituir tratos degradantes o uso excesivo de la fuerza. Este lineamiento podrá socializarse a los conductores y personal mediante boletines internos, cartillas breves o infografías, aprovechando canales de comunicación existentes dentro del sistema de transporte.

ARTÍCULO 6. PARTICIPACIÓN Y DIFUSIÓN CIUDADANA. La Administración Distrital podrá desarrollar campañas de difusión y sensibilización abiertas al público, con el fin de informar a los usuarios en general sobre la iniciativa de transporte público inclusivo y promover una cultura de respeto hacia las personas con TEA. Estas campañas podrán

REPÚBLICA DE COLOMBIA.



CONCEJO DISTRITAL DE BARRANQUILLA

consistir en material gráfico colocado en estaciones destacando mensajes de inclusión, o en actividades puntuales como jornadas lúdicas con participación de personas con TEA y sus familias para compartir sus experiencias de viaje. Igualmente, la Secretaría de Movilidad queda autorizada para utilizar sus redes sociales y medios de comunicación para difundir consejos y buenas prácticas sobre cómo interactuar respetuosamente con usuarios con discapacidad cognitiva.

ARTÍCULO 7. COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y CON PARTICULARES. Las entidades y empresas involucradas en la operación del transporte público en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla podrán participar activamente en la implementación de los lineamientos de este Acuerdo, de forma colaborativa. En desarrollo de lo anterior, dichas entidades podrán conformar mesas de trabajo temporales o reuniones de coordinación no permanentes con representantes de organizaciones de personas con discapacidad, expertos en accesibilidad y familiares de personas con TEA, con el objetivo de obtener retroalimentación sobre las medidas adoptadas y recomendaciones adicionales.

ARTÍCULO 8. VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO. El Concejo Distrital de Barranquilla, en ejercicio de su función de control político, podrá realizar seguimiento periódico al cumplimiento de los propósitos de este Acuerdo.

ARTÍCULO 9. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Distrital y deroga todas las disposiciones de igual o inferior jerarquía que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE