



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

AÑO II N°. 3252 DIRECTOR: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO NOVIEMBRE 4 DEL AÑO 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

PROYECTO DE ACUERDO N° 505 DE 2021 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.”.....	12531
---	-------

PROYECTO DE ACUERDO N° 505 DE 2021

PRIMER DEBATE

POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN BOGOTÁ, D.C.

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo, tiene como propósito establecer nuevos lineamientos para el fortalecimiento del registro bici en Bogotá, D.C., con el objetivo de establecer un número diferenciado vehicular para la identificación, control y monitoreo de este tipo de vehículos no motorizados que circulan a lo largo de la red de ciclo rutas y vías que integran la ciudad.

El presente proyecto de acuerdo, permitirá identificar, registrar y llevar un seguimiento de bici ubicadas dentro de la capital, logrando que las instituciones distritales tanto como de movilidad y seguridad, cuenten con una mayor capacidad de ubicación e identificación de las bicicletas hurtadas. A su vez, permite que los ciudadanos usuarios de este medio de transporte alternativo, cuenten con un documento probatorio como herramienta de denuncia mucho más efectiva, la cual se traduce directamente en una mejor coordinación con las autoridades competentes para combatir los índices de inseguridad en materia de movilidad al interior de la capital de la República.

II. ANTECEDENTES

Durante el inicio del año 2014, se establecieron mesas de trabajo compuestas por organizaciones de usuarios de bicicletas del Distrito Capital y el ex Concejal Carlos Roberto Sáenz, dejando como resultado un borrador de Decreto Distrital que traía a colación, entre otras cosas, la importancia de crear un Registro único de Bicicletas a nivel Distrital como

estrategia para combatir los hurtos y la venta ilegal de bicicletas robadas en la ciudad. Este borrador de trabajo fue presentado ante la Secretaría de Gobierno, sin embargo, en su momento su implementación y sanción quedó temporalmente aplazada.

Ya para el año 2017 Se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá D.C., para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el distrito capital. Mediante Acuerdo 674 de 2017 del Concejo de Bogotá D.C.

Razón por la cual consideramos pertinente fortalecer esta iniciativa del concejo de Bogotá, con la tarjeta única de propietario y la instalación de un microchip, ya que las autoridades actualmente no cuentan con un instrumento de rastreo efectivo que les permita localizar fácilmente las bicicletas hurtadas.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con el Decreto 190 de 2004, Artículos 18 y 19, el Sistema de Movilidad, es un componente de la estructura funcional y de servicios, e integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.

- **Transporte en bicicleta: Movilidad urbana sostenible frente al Covid-19.**

Desde su inicio, en China, la pandemia del coronavirus COVID-19 ha provocado la muerte de más de 450 mil personas y ha contagiado a más de 8,3 millones en todo el mundo, muchas de las cuales residen en grandes centros urbanos. Autoridades en distintos países, a nivel local y gubernamental, han adoptado medidas que reducen los eventuales efectos negativos producidos por el aumento del uso del automóvil en zonas urbanas, así como, el distanciamiento físico y el volumen de pasajeros en el transporte público.

Así, para generar una mayor movilidad de las bicicletas en el transporte urbano España ha ampliado las zonas para ciclistas y fomentado su uso compartido; Colombia ha expandido las ciclo vías y reemplazados puentes peatonales por pasos a nivel con estaciones del sistema de bicicletas públicas; Bélgica ha reconvertido espacios utilizados por automóviles en zonas de reunión y Unión Europea ha expandido las ciclo vías y reconvertido km. para el ciclismo.

Por otra parte, se ha impulsado paquetes con ayuda financiera para el desarrollo e impulso de la movilidad urbana sostenible para el transporte en bicicleta. Francia ha destinado

ayuda financiera a reparación de bicicletas, instalación de estacionamientos y habilitación de ciclo vías temporales; Reino Unido apoyo económico para nuevas ciclo vías, habilitación de éstas en carreteras y expansión de las ya existentes y Unión Europea para apoyar inversiones en ciclismo.

Finalmente, se incluye la promoción del uso de la bicicleta por parte de OMS Europa, la habilitación de datos del impacto del COVID-19 en el transporte público por parte de UNECE e iniciativas desarrolladas en Chile.

- **Organismos internacionales**

La Organización Mundial de la Salud para Europa, OMS Europa (World Health Organization. Regional Office for Europe), señala, que si bien, las ciudades de todo el mundo están introduciendo una amplia gama de medidas para limitar los contactos físicos para prevenir y frenar la pandemia de COVID19, muchas personas necesitan moverse por las ciudades para llegar a sus lugares de trabajo, satisfacer sus necesidades diarias esenciales o brindar asistencia a personas vulnerables. Por lo mismo, hace un llamado para que siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar. Esto proporciona distanciamiento físico mientras lo ayuda a cumplir con los requisitos mínimos para la actividad física diaria, que puede ser más difícil debido al aumento del teletrabajo y al acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas

Por su parte, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) a través de su Comité de Transporte Interior y el Programa

Panuropeo de Salud y Medio Ambiente del Transporte (The Transport, Health and Environment PanEuropean Programme, THE PEP)⁸ impulsa la conectividad inteligente y la movilidad sostenible.

Para apoyar la recuperación sostenible post COVID-19, la Comisión pone a disposición datos de transporte terrestre¹⁰, tales como, número de pasajeros y número de pasajeros por km. a nivel ciudad (incluido el transporte público, el tráfico de la red de carreteras y ferrocarriles, el transporte de carga interior, los registros de vehículos, la seguridad vial), así como, el tráfico marítimo y/o portuario, producido a corto plazo y que proporciona información sobre el impacto del coronavirus en los sistemas de transporte. Además, liberó un conjunto de datos¹¹ con cifras, a nivel ciudad, de las redes de metro y tranvía de más de 140 ciudades que permite hacer un seguimiento al transporte público para aportar evidencia a la toma de decisiones.

Con la disponibilidad de datos, es posible observar lo que sucede en la ciudad de Nueva York, que “mientras el tráfico de vehículos disminuye, el ciclismo aumenta”¹². Durante marzo

de 2020 y después del estímulo del alcalde para evitar que el transporte público colapsara, el ciclismo tuvo un aumento significativo de un 50%.

Ciudades C40 (C40 Cities), es una red internacional que reúne a noventa y seis alcaldes de todo el mundo constituyó el Grupo de Trabajo de Recuperación C40 COVID-19 (C40 COVID-19 Recovery Task Force) que impulsa la movilidad activa (caminata y ciclismo). El 7 de mayo, treinta y ocho alcaldes – entre ellos el Intendente de Santiago, Felipe Guevara– firmaron el manifiesto No volver a los negocios como de costumbre: los alcaldes se comprometen con la recuperación económica de COVID-19 (“No return to business as usual”: mayors pledge on covid-19 economic recovery) que considera entre otras medidas, la expansión de ciclovías.

Por último, C40 tiene un Centro de Conocimiento (Hub Knowledge) donde se comparten conocimientos y recursos prácticos de “ciudades líderes en el ámbito climático”¹⁶, directrices para la implementación que permiten poner en marcha y replicar experiencias exitosas. Una de las guías es Priorizar a ciclistas y peatones para una recuperación más segura y fuerte (Prioritising cyclists and pedestrians for a safer, stronger recovery)¹⁷ proporciona implementaciones en países de Europa y Latinoamérica.¹

- **El papel de la bicicleta en la movilidad urbana**

Para hacerle frente a los actuales retos de la movilidad urbana en Latinoamérica, relacionados con la falta de una fuerte estructura integral de malla vial, el aumento de las congestiones producto de una mayor presencia de vehículos automotores dentro de las vías, los problemas ambientales derivados de procesos de contaminación, y las inequidades en el acceso y uso de la infraestructura disponible para el desplazamiento al interior de las ciudades; la bicicleta se convierte en “una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. Impulsar el uso de la bicicleta (...) otorga la posibilidad de transformar nuestras ciudades en sitios de alta competitividad”².

Está claro que toda inversión por parte de los tomadores de decisiones públicas, destinada a fortalecer la movilidad de los ciudadanos en bicicleta como modo de transporte alternativo

¹ Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

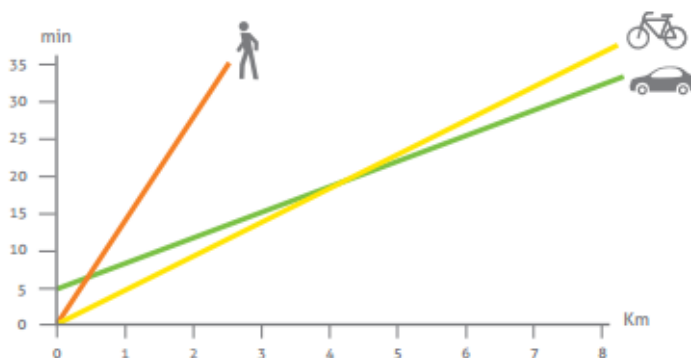
)
² En: “La movilidad en bicicleta como política pública” (2011).

<http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>. pp. 44.

en las ciudades, “está directamente relacionada con una inversión positiva para la movilidad, la salud, la seguridad vial, el medio ambiente, el desarrollo económico y la calidad de vida”³.

En el caso de los tiempos de desplazamientos dentro de las ciudades, la relación entre vehículos motorizados y bicicletas por trayecto urbano es muy similar (Figura 1):

Comparación del tiempo necesario para realizar un trayecto urbano por modo de transporte



Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>

Por su parte, el uso de la bicicleta permite mejorar el uso del espacio público vial (Figura 2), ya que “la circulación y el estacionamiento de bicicletas necesita una superficie mucho menor que la de los automóviles y, por lo mismo, también se limita la invasión al paisaje derivada de la infraestructura y su uso”⁴.

Modo de transporte	Velocidad promedio	% Capacidad utilizada	Área necesaria para transitar
	5 Km/hr		0.80 m ² / persona
	10 Km/hr		3.00 m ² / persona
	40 Km/hr	↑ (100%)	20.00 m ² / persona
		↑ (33%)	60.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	9.80 m ² / persona
		↑ (33%)	28.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	4.00 m ² / persona
		↑ (33%)	12.00 m ² / persona
	30 Km/hr	↑ (100%)	3.20 m ² / persona
		↑ (33%)	9.60 m ² / persona

Tomado de: <http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf>.

³ Ídem.

⁴ Ídem.

Otra de las ventajas identificadas en aquellas grandes urbes que promueven campañas en favor del uso de la bicicleta como alternativa de movilidad, tiene que ver con la percepción social de contar con ciudades mucho más seguras, equitativas y vanguardistas. En ese sentido, cuando los tomadores de decisiones públicas crean todo un conjunto de herramientas de gestión, relacionadas con sistemas de información unificados y espacios públicos destinados exclusivamente a proteger los ciclistas que ruedan por la malla vial

(...) se construye un sistema cívico de seguridad informal que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto. Además, transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público⁵.

- **Bogotá y el uso de la Bicicleta**

Cada día son más los usuarios de bicicleta en la capital del país, el Distrito viene trabajando en la transformación de los sistemas viales que integran la movilidad de la ciudad, para hacer de esta, un derecho común para todos sus usuarios.

El 6 de agosto de 2018 mediante el decreto 456 de 2018, el exalcalde Peñalosa declaró a la ciudad como ‘Capital Mundial de la Bicicleta’. En este documento se adoptaron disposiciones para incentivar el uso de ese medio de transporte en el Distrito, articulándola con el Plan de Desarrollo.

Hoy Bogotá tiene la red más grande de estas vías de América Latina, con 635 kilómetros de extensión entre ciclorutas y carriles cegregados, por encima de importantes ciudades como Santiago (300 kilómetros), Ciudad de México (140), Río de Janeiro (320) y Lima (150), según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).



Un estudio de la Universidad Libre en el 2018, reveló que en la capital 835.000 habitantes usan La bicicleta como medio de transporte para movilizarse.

⁵ Ídem.

Respecto a los motivos de viaje de los bogotanos, la mayoría de estos, cerca del 68%, se hacen por trabajo, 20% por estudio y 12% para encontrarse con otra persona. Por ocupación, el 36,6% de los biciusuarios son trabajadores dependientes, el 29,5% contratistas o independientes, el 17,9% estudiantes de colegio y el 16% universitarios.

Año 2018

Viajes por trabajo	68%	
Viajes por Estudio	20%	
Viajes para cumplir una cita con otra persona	12%	
Viajes por ocupación	36,6%	Trabajadores dependientes
	29,5%	Trabajadores independientes
	17,9	Estudiantes de Colegio
	16%	Universitarios

Fuente: <https://www.portafolio.co/economia/el-68-de-los-viajes-que-se-hacen-en-bici-en-bogota-son-por-trabajo-518622>

Para el año 2019, según informe de la secretaría Distrital de Movilidad, utilizaron la bicicleta 420.865 biciusuarios y se realizaron 880.367 viajes. 45.367 viajes mas por dia que el año inmediatamente anterior.

Año 2019

MOVILIZACIONES EN BICICLETA EN BOGOTA 2019				
Sexo	Viajeros	viajeros %	viajes	Viajes %
Hombres	316,266	75%	667,708	76%
Mujeres	104,599	24,90%	212,660	24,20%
Total, General	420,865	100%	880,367	100%

Fuente: EODH elaboración – DIM - SDM

Según declaraciones de la Alcaldesa Claudia López, durante un conversatorio en el Tiempo el pasado 28 de septiembre del 2020 afirmo que; antes de la pandemia el 6.6% de los viajes en Bogota se hacian en bicicleta y que hoy en día y en plena pandemia aumentó un 13% de viajes, duplicando en solo 7 meses en porcentaje el número de viajeros en Bogotá. Recalcando que la pandemia le ha traído a la capital colombiana una gran apuesta a través de su nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que consiste en cambiar la grilla de la manera como se hace la ciudad, donde la prioridad serán los peatones y los ciclistas por medio de corredores verdes, donde se redistribuya el espacio vial de la ciudad de una manera equitativa.

Según una encuesta de movilidad de 2019, en un día típico, los habitantes de Bogotá realizan 880,367 viajes en bicicleta.

Localidad del hogar	Viajes Bicicleta
BOSA	174.953
SUBA	133.871
KENNEDY	132.986
ENGATIVÁ	121.544
CIUDAD BOLÍVAR	53.376
USAQUÉN	50.012
FONTIBÓN	41.555
PUENTE ARANDA	31.288
RAFAEL URIBE URIBE	29.303
TEUSAQUILLO	19.113
BARRIOS UNIDOS	18.924
TUNJUELITO	18.628
SAN CRISTÓBAL	12.751
LOS MÁRTIRES	9.366
CHAPINERO	8.810
USME	8.308
ANTONIO NARIÑO	6.777

Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

P.

Así las cosas, el 25 febrero, 2021 La primera autoridad de Bogotá, Claudia López, junto al secretario Distrital de Movilidad, presentaron la Política Pública de la Bicicleta que asegura recursos por \$2,2 billones para la ejecución de proyectos bici hasta el año 2039.

- **Política Pública de la Bicicleta - Bogotá**

Para la construcción de la Política Pública de la bici, **se desarrollado 755 escenarios de diagnóstico**, teniendo encuentros territoriales, encuentros focales, más de 45 mesas de trabajo con todos los participantes y este es el resultado: una política pública consolidada a 18 años”.

Cumpliendo con todas las fases de formulación de la Política Pública, a través de la participación ciudadana, y con el trabajo articulado de ocho sectores y 20 entidades de la Administración Distrital, la Política estableció cinco objetivos estratégicos:

1. **Optimizar las condiciones de seguridad personal para los ciclistas, para lo cual se implementará una estrategia integral de prevención de violencias y delitos en ciclорrutas priorizadas.**
2. Diseñar estrategias de comunicación y cultura ciudadana para la mitigación de siniestros viales con ciclistas, mejorando su seguridad vial.
3. Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas ampliando e interconectando la red de ciclорrutas, aumentando el número de cupos de ciclo parqueaderos y ofreciendo una serie de servicios como el sistema de bicicletas compartidas.

4. Buscar que la bici sea para todas y todos, por lo que se implementarán programas y campañas de promoción para que más mujeres, niñas, niños y jóvenes usen este medio de transporte sostenible. Se adoptará la cultura de la bicicleta como patrimonio inmaterial de la ciudad y se fortalecerán los lazos con la región.
5. Fortalecer las actividades económicas entorno a la bici generando programas de formación que respondan a la demanda en términos de fabricación, mantenimiento e innovación del sector de la bicicleta.

En este sentido según la Administración Distrital, La Política Pública de la Bicicleta tiene como eje transversal la inclusión efectiva de acciones que garanticen mayor participación de las mujeres en el uso de la bicicleta, pues **según la encuesta de movilidad 2019, solo el 24% de los viajes diarios en bici son realizados por mujeres.**⁶

- **Panorama del hurto de bicicletas en Bogotá**

Según un informe presentado por el Centro de Pensamientos Urbanos, en Bogotá:

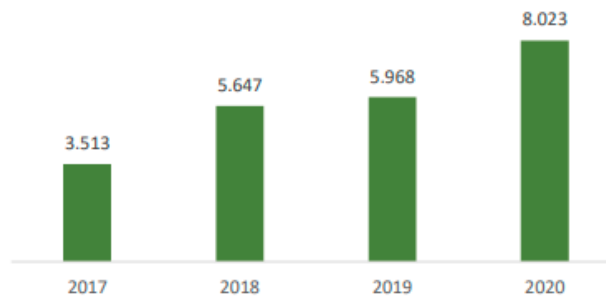
- ✓ El hurto de bicicletas ocupa el 3er bien más hurtado a los bogotanos,
- ✓ En 2020 representaron el 13% del total de hurtos (8.023 casos),
- ✓ En los últimos 3 años el hurto de bicicletas aumentó un 42%,
- ✓ En promedio se hurtan 22 bicicletas al día,
- ✓ 8 de cada 10 víctimas son hombres,
- ✓ La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco,
- ✓ 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento
- ✓ un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años,
- ✓ El pico más alto de hurtos de bicicletas se registra entre las 3 am y 6 am (2.002 casos).

⁶

Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

Gráfica N° 1 Hurto a bicicletas 2016-2020

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- ✓ En la mayoría de las localidades ha aumentado el hurto de bicicletas en los últimos 2 años.
- ✓ Preocupa el incremento de casos en las localidades de Usme (+140%), San Cristóbal (+105%), Antonio Nariño (+102%) y Puente Aranda (+89%).

Tabla N° 1 Hurto a bicicletas 2019-2020

Localidad	2019	2020	variación
Antonio Nariño	98	198	102%
Barrios unidos	395	396	0%
Bosa	621	1.024	65%
Candelaria	28	41	46%
Chapinero	432	364	-16%
Ciudad bolívar	176	324	84%
Engativá	1.265	1.622	28%
Fontibón	647	730	13%
Kennedy	1.170	1.805	54%
Los mártires	180	255	42%
Puente Aranda	257	487	89%
Rafael Uribe Uribe	158	254	61%
San Cristóbal	66	135	105%
Santa fe	159	226	42%
Suba	1.139	1.463	28%
Sumapaz	0	0	0
Teusaquillo	511	475	-7%
Tunjuelito	145	236	63%
Usaquén	636	665	5%
Usme	42	101	140%
Sin localización	4	1	-75%
Bogotá	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

Según este informe el Ranking de las localidades donde más hurtan bicicletas en la ciudad (consolidado 2019-2020) fue en:

1. Kennedy (16%) – 2.975 casos
2. Engativá (15%) – 2.887 casos
3. Suba (14%) – 2.602 casos
4. Bosa (9%) – 1.645 casos
5. Usaquén (7%) – 1.301 casos

Modalidades de hurto:

- La mitad (49%) de los hurtos ocurren bajo la modalidad de atraco
- 1 de cada 3 casos obedece a un factor de oportunidad (31%)
- 11% de los hurtos se cometieron bajo la modalidad de halado

Tabla N° 2 Hurto a bicicletas según arma empleada 2019-2020

ARMA EMPLEADA	2019	2020	variación
Arma blanca / cortopunzante	1.762	3.387	92%
Arma de fuego	298	1.290	333%
Contundentes	279	581	108%
Escopolamina	10	50	400%
Llave maestra	97	130	34%
Palancas	110	142	29%
Sin empleo de armas	5.573	5.222	-6%
Total	8.129	10.802	33%

Fuente: Secretaria Distrital de Seguridad y Convivencia. Cálculos: Futuros Urbanos

- Cerca de la mitad de los hurtos fue cometidos sin empleo de armas (48%)
- 1 de cada 3 hurtos se cometieron con arma blanca o cortopunzante, esta modalidad aumento un aumento del 92% entre 2019 y 2020, mientras que uso de armas de fuego aumento un 333% en los últimos 2 años
- Preocupa el aumento de armas en general para la comisión de delitos contra ciclistas⁷

Adicionalmente, según la SDSCJ el registro de denuncias de hurto de bicicletas para la vigencia 2019 a septiembre fue de 5,900 y para el 2020 de 7,993 mostrando una diferencia de 2,093 registros y un aumento del 35%. En relación con la distribución de género, se encuentra que para 2020 el 80% de los hurtos tuvieron como víctimas a hombres y el 20% mujeres.

⁷ (Urbanos, 2021)

Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de. (2020). Transporte en bicicleta: Movilidad urbana. *BNC*, 1.2. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28899/2/BCN_Transporte_de_bicicletas_y_COVID_19_Experiencia_internacional_FINAL.pdf

Novilidad, S. d. (28 de Febrero de 2021). <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/presentacion-politica-publica-de-la-bicicleta>

Urbanos, F. (2021). *Panorama del hurto de bicicletas*. Bogotá: Centro del Pensamiento Futuros Urbanos. Obtenido de <https://futurosurbanos.com/>

Tabla 8. Hurto a Ciclistas 2015 - 2020

Vigencia	Número de hurtos
2015	1,774
2016	1,977
2017	3,133
2018	7,919
2019	7,995
2020*	9,021

Fuente: Oficina de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia de Bogotá.

* Con corte a octubre 2020

Realmente es preocupante el aumento constante de hurtos de bicicletas en la ciudad pasando de 1.774 en el 2015 a 9.021 para el 2020.

IV. FUNDAMENTO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 1º.- Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

(...)

Artículo 24º.- Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

(...)

MARCO LEGAL

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

(...)

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías (Subrayado fuera del texto).

Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO 319 DE 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.

Artículo 8 Objetivos.

Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

(...)

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

(...)

Artículo 26. La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

DECRETO 397 DE 2010. Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital.

Artículo 16. Líneas de acción. Son líneas de acción del Eje de Infraestructura Vial para la Movilidad Segura, las siguientes:

1. Infraestructura vial para la movilidad segura. Ejecución de acciones que conduzcan a la adecuación y el mejoramiento de la infraestructura vial en la escala local y urbana, la señalización y la recuperación del espacio público, como parte de las acciones para la mitigación de la accidentalidad de los usuarios. De igual forma se armonizarán las condiciones del tráfico, la función de la vía, los aspectos geométricos y de infraestructura, con las actividades y usos del suelo adyacente y la consistencia y homogeneidad en los diseños de todo tipo de infraestructura para la movilidad: tanto peatonal como vehicular y para bicicletas.

(...)

Artículo 18. Línea de acción. Es línea de acción del Eje de Protección a Usuarios Vulnerables, la siguiente:

Seguridad vial para usuarios vulnerables. Desarrollo de programas dirigidos hacia la movilidad segura de los usuarios vulnerables buscando su protección por medio de acciones sobre la infraestructura y los equipos en el sistema de transporte.

(...)

3. Programa de circulación segura de bicicletas y motocicletas. Se desarrollarán proyectos que mejoren las condiciones de circulación y seguridad del ciclo-usuario y de los motociclistas. Este programa estará en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

DECRETO 596 DE 2014. Por medio del cual se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones relativas al uso de la bicicleta en el Distrito Capital

Artículo 1°.- Adopción. Se adopta el Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá "SBP", el cual se define como el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclousuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.

El Sistema de bicicletas públicas tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como un mecanismo alternativo de transporte, que favorece la salud pública, genera beneficios en materia ambiental, de movilidad y de intercambio modal.

(...)

Artículo 4°.- Principios de implementación: La Secretaría Distrital de Movilidad desplegará las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicleta Pública, observando los siguientes principios:

4.1 El SBP deberá ser implementado como un sistema de transporte que atienda las necesidades de viajes cortos intrazonales e interzonales, genere intercambio modal y desincentive el uso del automóvil particular para éste tipo de desplazamientos.

4.2 Se estimulará una movilidad urbana limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos

4.3 Se velará por el mantenimiento y promoción del espacio público en condiciones de calidad y debido aprovechamiento económico, de acuerdo con las normas que rigen la materia.

4.4 Se integrarán todas las acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos de la ciudad, las cuales se implementarán en forma armónica y coordinada con el SBP, bajo la dirección y aprobación previa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.5 La Secretaría de Movilidad diseñará políticas de seguridad, protección, prelación y fomento del uso de la bicicleta pública para el ciclistas usuario.

Artículo 5°.- Accesibilidad. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

DECRETO 790 DE 2018 Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 674 de 2017 "Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas en el Distrito Capital"

DECRETO 128 DE 2020 Por medio del cual se establecen medidas transitorias y complementarias para el manejo de los riesgos derivados de la pandemia por Coronavirus COVID-19 en el Distrito Capital y se toman otras determinaciones

DECRETO 242 DE 2021 Por medio del cual se reglamenta el artículo 108 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 790 de 2018 y se dictan otras disposiciones

RESOLUCIÓN 019 DE 2019 Por medio de la cual se reglamenta el parágrafo 2 del artículo 7 del Decreto Distrital 790 de 2018 en lo relativo a las características, procedimiento y demás especificaciones del dispositivo de identificación de bicicletas en el marco del Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas

ACUERDO 489 DE 2012. POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ D.C. 2012-2016. BOGOTÁ HUMANA.

Artículo 28. Programa de Movilidad Humana. Movilidad humana dará prioridad en el siguiente orden: a las y los peatones, las y los ciclistas, al transporte masivo sobre el vehículo particular y a la introducción de la energía eléctrica en el transporte masivo, con el fin de reducir emisiones y de esta manera contribuir a mitigar el cambio climático y a disminuir las causas de las enfermedades cardiorrespiratorias que afectan especialmente a las niñas, los niños y adultos mayores. Esta prioridad además ayudará a disminuir los niveles de accidentalidad.

Mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio, y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional; con las redes de ciclorrutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta.

(...)

11. Movilidad humana informando y participando. La interacción entre los ciudadanos y el Programa de Movilidad Humana es fundamental y deberá ser permanente. Como soporte a esta actividad la información es uno de los insumos a partir de los cuales se construirá y fortalecerá esta interacción. En respuesta a esta demanda, se formularán proyectos asociados con tecnología y producción de información los cuales en su estructuración incorporan componentes enfocados a la creación o mejoramiento de los canales de comunicación, uso de programas libres e interacción que buscan fortalecer el vínculo entre la Secretaría y la ciudadanía en general.

ACUERDO 674 DE 2017 Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, reglamentará y promoverá el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital.

(...)

DOCUMENTO CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. “POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039”

1. “*Más seguridad personal*” - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.

El primer objetivo de la política: “Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá” responde a las siguientes variables identificadas en relación con la situación problemática:

- Se presentan hechos de inseguridad que afectan la integridad y bienes de los ciclistas.
- Se presentan hechos de discriminación de género hacia las ciclistas en el espacio público de la ciudad.

Los cuales son parte del factor estratégico Seguridad Personal, así como del eje transversal Enfoque de Género.

A través de este objetivo se busca mejorar de manera sustancial la seguridad de las y los ciclistas de la ciudad con una perspectiva de género, ya que tanto en la Fase de Agenda Pública, como en la Fase de Formulación fue uno de los aspectos más reiterados en los talleres con la ciudadanía. Los resultados asociados son:

1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas. Este resultado se define teniendo en cuenta que ha sido un flagelo creciente para la ciudadanía, y que desde la SDSCJ en articulación con la SDM se vienen coordinando esfuerzos con la Fiscalía, la Policía y otras entidades en el marco del Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá “La Bici nos Mueve con Seguridad” para adelantar acciones de prevención y protección.

1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido
Este producto apunta a la consolidación del Registro Bici Bogotá creado por el Acuerdo Distrital 674 de 2017 y reglamentado a través del Decreto Distrital 790 de 2018. De esta manera se busca contar con un registro de las bicicletas de la ciudad

que permita identificar bicicletas robadas para desincentivar su comercialización y facilitar la devolución a sus dueños cuando sean recuperadas.

Dentro de las actividades a desarrollar, se busca que las unidades productivas que se encuentren en el clúster de la bicicleta incluyan en sus procesos de ventas el programa de registro bici, como un requisito para la venta de bicicleta, para garantizar que en adelante las bicicletas nuevas se encuentren registradas automáticamente en Registro Bici Bogotá

(...)

PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL 2020 -2024 UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA EL SIGLO XXI

Artículo 108. Registro Obligatorio de bicicletas. Con el fin de que las autoridades cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bogotá, el registro del que trata el artículo 1o del Decreto 790 del 2018 será de carácter obligatorio.

Los propietarios de bicicletas no registradas contarán con doce (12) meses contados a partir de la entrega en vigencia del presente Acuerdo para hacer el registro.

La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico coordinará con el gremio de distribuidores y comercializadores para registrar bicicletas antes de su comercialización.

La Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia establecerán los mecanismos necesarios para facilitar el registro de las bicicletas por parte de sus propietarios.

V. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

*La presente iniciativa, se enmarca dentro de las competencias dispuestas por el **Decreto 1421 De 1993**, numerales 1, 19 y 25 del artículo 12:*

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

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

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

(...)

25. Cumplir con las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.

VI. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

Cordialmente,

Firmas,

Marco Acosta Rico - Autor
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres
Vocero de Bancada

Emel Rojas Castillo
Concejal de Bogotá
Partido Colombia Justa Libres.

PROYECTO DE ACUERDO N° 505 DE 2021

PRIMER DEBATE

**POR EL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE
NUEVAS MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL REGISTRO BICI EN
BOGOTÁ, D.C.**

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las conferidas por los artículos 313 y 322 de la Constitución Política y el artículo 12 numerales 1 y 19 del Decreto Ley 1421 de 1993.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad y en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y con la Secretaría Distrital de Gobierno, reglamentará, promoverá y expedirá la tarjeta única de propietarios de bicicletas como un complemento al Registro Bici para la identificación, el control, el monitoreo y el mejoramiento de la seguridad de los biciusuarios en el Distrito Capital.

PARÁGRAFO PRIMERO. Cuando el propietario de la bicicleta fuese menor de edad la tarjeta de propietario saldrá a nombre de uno de sus padres, acudientes o adulto responsable.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La tarjeta única de propietario de bicicleta deberá contener la siguiente información:

- Nombre del Propietario y número de identificación
- Foto
- Nacionalidad
- RH
- Manifiesto de importación y/o Numero de la factura
- Número del Marco
- Numero de serial Registro Bici
- Color
- Marca

ARTÍCULO 2. El registro de los datos de las bicicletas y del comprador en el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo será de carácter obligatorio por parte de los distribuidores y/o almacenes autorizados para su venta en el Distrito Capital de conformidad con el Plan de Desarrollo Distrital 2020 -2024 Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI Artículo 108.

PARÁGRAFO. La Secretaría Distrital de Desarrollo Económico coordinará con el gremio de distribuidores y comercializadores para registrar bicicletas antes de su comercialización.

ARTÍCULO 3. Los propietarios que hayan adquirido su bicicleta antes de la puesta en vigencia del presente acuerdo podrán solicitar su tarjeta única de propietario posterior al registro en el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas en los puntos de atención dispuestos por la administración.

PARÁGRAFO. En caso de traspaso este se registrará ante El Sistema Único Distrital de Registro Administrativo de Bicicletas y se realizará única y exclusivamente por el titular de la tarjeta única de propietario como está establecido en el Registro Bici.

ARTÍCULO 4. La Administración en Cabeza de la Secretaría de Movilidad y La Secretaría de Seguridad Convivencia y Justicia, crearán un programa de rastreo e identificación mediante un microchip que se instalará en las bicicletas de forma gratuita como complemento al Registro Bici.

PARÁGRAFO. Este microchip solo se podrá instalar de forma voluntaria y con el consentimiento del propietario de la bicicleta.

ARTÍCULO 5. La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, promoverá estrategias de comunicación para informar a los comerciantes y biciusuarios sobre los beneficios que se derivan del presente acuerdo de la ciudad.

ARTÍCULO 6. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE