 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO
No. 240 de 2020.**

MEMORANDO

PARA: NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO
SUBSECRETARIO COMISIÓN PRIMERA
PERMANENTE DEL PLAN

CONCEJO DE BOGOTA 28-08-2020 04:24:50
Al Contestar Cite Este Nr.:2020IE11031 O 1 Fol:1
Anex:0
304 OFICINA 304/VARGAS SILVA MARIA VICTORIA
COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y
ORDENAMIENT
PONENCIA P.A.240 DE 2020


ORIGEN:
DESTINO:


DE: H.C. MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA

ASUNTO: PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO

De conformidad con lo señalado en el asunto, me permito rendir Ponencia para primer debate al Proyecto de Acuerdo No. 240 de 2020 *“Por medio del cual se crean las Zonas Adelantadas para Uso Exclusivo de Bicicletas”*.

Cordialmente,


MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE ACUERDO No. 240
“POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN LAS ZONAS ADELANTADAS PARA
USO EXCLUSIVO DE BICICLETAS”**


1. OBJETO:

El presente proyecto de iniciativa de la Bancada de Alianza Verde: *“la creación de una Zona Adelantada para uso exclusivo de las bicicletas en las principales intersecciones semafóricas de Bogotá, con el fin de ordenar el uso de la infraestructura vial de la ciudad, evitando la invasión del paso de peatones y darle preferencia a las bicicletas en la salida al cambio de la fase semafórica.”*.

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO:

La presente iniciativa fue radicada cinco veces durante el pasado periodo constitucional, tal como se resume en el siguiente cuadro:

No. PROYECTO	TITULO	PONENTES	TRÁMITE
495 de 2018	“por medio del cual se crean las zonas adelantadas para uso exclusivo de bicicletas”	Ángela Sofía Garzón Caicedo y julio César Acosta (coordinador)	Remitido a la respectiva Comisión; mediante memorando 2018IE14851, el concejal Hosman Martínez solicita la inclusión de los concejales de la bancada, se remite a la Comisión para lo pertinente; ARCHIVADO
040 de 2019	“Por medio del cual se crean las Zonas Adelantadas para uso exclusivo de Bicicletas”	RETIRADO	Remitido a la respectiva Comisión; mediante memorando 2019IE1083 el concejal Hosman Martínez solicita el retiro, se remite a la respectiva Comisión para lo pertinente; ARCHIVADO

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

072 de 2019	“Por medio del cual se crean las Zonas Adelantadas para uso exclusivo de Bicicletas”	Ricardo Andrés Correa Mojica y Andrés Eduardo Forero Molina (coordinador)	Remitido a la respectiva Comisión; ARCHIVADO
234 de 2019	“Por medio del cual se crean las Zonas Adelantadas para uso exclusivo de Bicicletas”	Diego Andrés Molano Aponte y Marco Fidel Ramírez Antonio (coordinador)	Remitido a la respectiva Comisión; ARCHIVADO
384 de 2019	“por medio del cual se crean las zonas adelantadas para uso exclusivo de bicicletas”	H. C. Germán Augusto García Amaya (Coordinador) y Nelson Cubides Salazar	Remitido a la respectiva Comisión; ARCHIVADO


3

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los autores aseguran que: *“La implementación de zonas adelantadas de bicicletas en los cruces semafóricos es una medida que ha generado resultados en las ciudades más amigables con los bici-usuarios; Reconocemos que los países más destacados en el desarrollo de planes, proyectos y estrategias para incentivar el uso de la bicicleta son Dinamarca, Holanda, España, Inglaterra y Alemania”.*

Así mismo, hacen referencia a: *“En Londres esta medida hace parte de la regulación de movilidad vigilada por la policía, las ASLs (Advanced Stop Line) son medidas que hacen parte de un gran esfuerzo de las ciudades por promover y proteger a quienes usan la bicicleta como medio de transporte. Basados en el (Traffic Signs Regulations and General Directions 2016).”*

Por otro lado, enuncian que: *“A pesar de que la ciudad de Bogotá D.C., cuenta con una amplia cobertura de ciclo rutas, es necesario tomar acciones y estrategias que permitan optimizarlas, y en mayor medida permitan disminuir el índice de accidentalidad. Conjuntamente, con incentivos a la enseñanza de normas de tránsito e impactos de mejora a las conductas de los bici-usuarios en las vías de la ciudad. Medida que ya ha sido implementada por los países y ciudades anteriormente mencionadas.”*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

Los autores traen a colación, un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, el cual señala que: *“Hay 2.513 km de ciclo vías en la región. Bogotá y Río de Janeiro son las que tienen mayor cantidad de kilómetros segregados de infraestructura ciclista”*.¹ Las cuales requieren mejoras de las condiciones de circulación y seguridad vial para los bici-usuarios.”


Igualmente, aseguran que: *“Los accidentes de tránsito que involucran a ciclistas en la ciudad Bogotá D.C. del año 2013 a 2016, reflejan un alto número de lesionados, los cuales pueden fácilmente estar relacionados con el desconocimiento de las normas de seguridad vial, regulación de la velocidad e imprudencia. Movilidad menciona, que “al menos un ciclista en los años de análisis está involucrado en el 4% de los accidentes de tránsito anuales en la ciudad”.*”

Según los autores de la iniciativa: *“Dejando la claridad que todos los usuarios de la vía, incluidos los bici-usuarios, son responsables de la seguridad vial y cumplimiento de las normas correspondientes. Los conductores de vehículos y motocicletas deben ser conscientes de la fragilidad de los bici-usuarios y respetar no sólo su pleno derecho a utilizar las vías públicas, sino también, y primordialmente, respetar su integridad física con un comportamiento prudente”*.

Los autores afirman que: *“La cantidad de bicicletas en las calles representa una competencia entre motocicletas y vehículos por el uso de los carriles, lo que se traduce en un desorden que causa accidentes en los que se ven involucrados los bici-usuarios. En Bogotá, la Zona Adelantada se genera de manera informal en los semáforos de las principales vías, pues los bici-usuarios aprovechan cuando el semáforo está en rojo para adelantar entre carriles a los automóviles y motocicletas para ganar mayor velocidad al momento en que la luz se pone en verde”*.

Finalmente, los autores recomiendan que: *“La zona adelantada para bicicletas puede ser implementada como una señal de tráfico horizontal, pintada en el suelo de las principales vías de circulación de la ciudad, para permitir que las bicicletas se detengan en una posición avanzada para que arranquen antes cuando el semáforo se pone en verde”*.

¹ Vías Segregadas se refiere a que son de alta conectividad que tienen condiciones de alto volumen y velocidad (más de 30 km/h).

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

4. FUNDAMENTO JURÍDICO DEL PROYECTO DE ACUERDO

Como fundamento jurídico, se citan las siguientes normas:

4.1. ORDEN NACIONAL

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 2º. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTICULO 24. 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.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

ARTICULO 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos: 1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

6

Leyes

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

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. (...)


Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

Ley 1083 de 2006 *“Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010”*

Ley 1503 de 2011 *“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

Ley 1811 de 2016: *“Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito”*

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la Ley 1811 de 2016, (Octubre 21), “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.


Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

ARTÍCULO 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

ARTÍCULO 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

ARTÍCULO 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas

Decretos Nacionales

Decreto Ley 1421 de 1993. “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.”

ARTÍCULO 12°. 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 su cargo.
- 19.- Dictar normas de tránsito y transporte.

ARTÍCULO 35°. El alcalde mayor de Santafé de Bogotá es el jefe del gobierno y de la administración distritales y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital.

Como primera autoridad de policía en la ciudad, el alcalde mayor dictará, de conformidad con la ley y el Código de Policía del Distrito, los reglamentos, impartirá las órdenes, adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas.


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”.

4.2. ORDEN DISTRITAL

Acuerdos Distritales

Acuerdo 087 de 2003 *"Por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital."*

Acuerdo 79 de 2003 *"Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C."*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

Acuerdo 346 de 2008. *“Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital.”*

Acuerdo 386 de 2009 *“Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclo vía de Bogotá y se dictan otras disposiciones.”*

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”*

Acuerdo 668 de 2017 *“Por medio del cual se crea el programa “Parquea tu bici”, se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”.*

Acuerdo 663 de 2017 *“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el distrito capital”.*

Acuerdo 660 de 2017 *“Por medio del cual se establece el programa institucional al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones”.*

Acuerdo 558 de 2014 *“Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas”.*


Acuerdo 506 de 2012 *“Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza”*

Acuerdo 346 de 2008 *“Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital”*

Acuerdo 236 de 2006 *“Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital”*

Jurisprudencia

Sentencia T-291 de 2009. Magistrada Ponente (e): Dra. CLARA ELENA REALES GUTIÉRREZ

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

“La jurisprudencia constitucional ha precisado tres condiciones básicas, a la luz de la Constitución Política, que debe observar toda política pública orientada a garantizar un derecho constitucional: (i) que la política efectivamente exista; (ii) que la finalidad de la política pública debe tener como prioridad garantizar el goce efectivo del derecho; y (iii) que los procesos de decisión, elaboración, implementación y evaluación de la política pública permitan la participación democrática.


En cuanto a la primera condición ha señalado la Corte que “no se puede tratar de unas ideas o conjeturas respecto a qué hacer, sino un programa de acción estructurado que le permita a la autoridad responsable adoptar las medidas adecuadas y necesarias a que haya lugar.” Por eso, se viola una obligación constitucional de carácter prestacional y programática, derivada de un derecho fundamental, “cuando ni siquiera se cuenta con un plan para progresivamente cumplirla.

La relación con la segunda condición, la Corte ha reiterado que. “no puede tratarse de una política pública tan sólo simbólica, que no esté acompañada de acciones reales y concretas.” En esta medida, se viola la Constitución cuando existe un plan o un programa, pero se constata que (i) “sólo está escrito y no ha sido iniciada su ejecución” o (ii) “que así se esté implementando, sea evidentemente inane, bien sea porque no es sensible a los verdaderos problemas y necesidades de los titulares del derecho en cuestión, o porque su ejecución se ha diferido indefinidamente, o durante un período de tiempo irrazonable”.

En cuanto a la tercera condición, la jurisprudencia ha considerado inaceptable constitucionalmente que exista un plan (i) ‘que no abra espacios de participación para las diferentes etapas del plan’, o (ii) ‘que sí brinde espacios, pero éstos sean inocuos y sólo prevean una participación intrascendente.’ El grado mínimo de participación que se debe garantizar a las personas en cada caso concreto, depende de la situación específica de que se trate, en atención al tipo de decisiones a tomar.” (Subrayado fuera del texto)

CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia C-585 de 1995**. Magistrado Ponente: Hernando Herrera Vergara

CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia T-066 de 2015**. Magistrada sustanciadora: Gloria Estela Ortiz Delgado

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

CORTE CONSTITUCIONAL. **Sentencia C-150 de 2015**. Magistrado Ponente: Mauricio González Cuervo

5. ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES A LOS PROYECTOS DE ACUERDO

Le corresponde a esta Corporación al momento de estudiar, debatir y votar cualquier proyecto de acuerdo, efectuar un análisis juicioso sobre la iniciativa, que grosso modo, evalúe la legalidad y la conveniencia de la misma.

No obstante, la primacía del aspecto de legalidad sobre la conveniencia radica en que el objeto que se pretende reglamentar vía Acuerdo de la ciudad se encuentre dentro del marco jurídico existente, es por ello que antes de abordar el acápite de conveniencia se debe partir del estudio legal del mismo.

11


5.1. LEGALIDAD.

5.1.1. Del Desarrollo normativo sobre la materia.

En cuanto al marco legal, es preponderante aclarar que la Ley 769 de 2002 “*Por la cual se expide el código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*” frente al tema que nos convoca es muy enfática y exhorta que en cuanto a la movilidad de las bicicletas:

“ARTÍCULO 94. *NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de **bicicletas**, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:*

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar”. (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Lo anterior significa que según el Código Nacional de Tránsito, las bicicletas solo pueden transitar por el carril derecho y a un metro de la acera, por tanto el Código impide expresamente que las Bicicletas anden por cualquier otro carril.

No obstante, con la expedición de la Ley de la Bicicleta, Ley 1811 de 2016, modificó el Código Nacional de Tránsito, toda vez que en su artículo noveno dispone:

“ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas.


1. **Debe transitar ocupando un carril,** observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. (...)” (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Sin embargo, lo anterior no les otorga la posibilidad a las bicicletas de adelantar por la derecha ni movilizarse en el medio de los carriles, lo cual claramente impide la demarcación de cualquier zona adelantada, toda vez que constituye una violación a las normas de tránsito vigentes.

Correlativamente, es dable destacar que el mismo Código en su artículo sexto, dispone:

ARTÍCULO 6o. ORGANISMOS DE TRÁNSITO. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:
(...)

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los **Concejos Municipales**, no podrán, en ningún caso, **dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.** (Negrilla y subrayado fuera de texto)

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 02 Marzo -2020

Finalmente, es claro que por más loable que sea la iniciativa del presente proyecto de acuerdo, la misma significa una modificación al Código Nacional de Tránsito, lo cual claramente extralimita las competencias de esta Corporación y representa presuntos vicios de legalidad.

5.2. CONVENIENCIA

Tal como se advirtió al principio de las consideraciones del proyecto, la legalidad del proyecto prima sobre la conveniencia, toda vez que el primero de ellos se constituye en la “*conditio sine qua non*” para abordar el segundo.

De tal forma que, si el proyecto no cumple, bajo la consideración de esta ponencia, con el criterio de legalidad resulta ser insuficiente proferir comentario alguno en este punto.

6. IMPACTO FISCAL

Los autores de la iniciativa, frente a este acápite aseguran:

“De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo no tiene impacto fiscal, ya que no se incrementará el presupuesto anual del Distrito, ni ocasionará la creación de nuevas fuentes de financiación. Las medidas a adoptar deberán ser financiadas con el presupuesto de las entidades pertinentes.”

7. CONCLUSIÓN

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, me permito presentar **“PONENCIA NEGATIVA”** al Proyectos de Acuerdo No. 240 DE 2020.

Cordialmente,


MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
 Concejala de Bogotá