



PR

P

CONCEJO DE BOGOTA 12-08-2020 11:33:51

Al Contestar Cite Este Nr.:2020IE10348 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: 303 OFICINA 303/ARIAS RUBIO EDWARD ANIBAL

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: PONENCIA AL PROYECTO DE ACUERDO 217 DE 2020

OBS: ---

PONENCIA AL PROYECTO DE ACUERDO 217 DE 2020, “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.”

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El objeto del presente proyecto de acuerdo consiste en regular el servicio de préstamo, alquiler o uso compartido a título oneroso y/o gratuito de patinetas eléctricas y medios similares de transporte sostenible en la ciudad de Bogotá.

2. SUSTENTO JURÍDICO

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA


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 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

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.

ARTICULO 102. El territorio, con los bienes públicos que de él forman parte, pertenecen a la Nación.

ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.


2.2 LEY 769 DE 2002

ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes, sobre espacio público destinado para peatones, recreación o en vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
2. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
3. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
4. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
5. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
6. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
7. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
8. En curvas.
9. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
10. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
11. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

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:

1. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasas.
2. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


3. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo
4. oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
5. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
6. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
7. 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.
8. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
9. Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
10. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

2.3 CÓDIGO NACIONAL DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA

Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

Artículo 142. Ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales o municipales promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas, como una alternativa permanente de movilidad urbana

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

o rural teniendo en cuenta en especial los corredores más utilizados en el origen y destino diario de los habitantes del municipio.

Artículo 143. Reglamentación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas. Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conturben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

2.4 Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte: “Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”.

2.5 Decreto 1504 de 1998: Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.


2.6 DECRETO 456 DE 2013 DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ: Por el cual se adopta el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá.

2.7 Circular 006 de 2018 de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá: “Recomendaciones de tránsito para vehículos tipo patineta con o sin motor”.

2.8 Resolución N° 209 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad: “Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de Bicicletas o Patinetas”.

3. CONSIDERACIONES GENERALES

Las bicicletas y patinetas eléctricas que diariamente hace en promedio 16 kilómetros, producen 3.500 gramos menos dióxido menos de carbono a comparación de un vehículo que recorre dentro de la ciudad una distancia similar.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


Este medio de transporte sin lugar a duda, es un beneficio para el medio ambiente, pues según un artículo publicado por el tiempo en el año 2019, , s 10.000 personas dejaran su carro y comenzaran a moverse en patinetas o bicicletas electrónicas, sus emisiones combinadas de CO2 disminuirían 35 toneladas métricas por día; si cinco millones de personas hicieran lo mismo, producirían apenas 370 toneladas métricas por día o solamente el 2% de lo que genera una cantidad equivalente de autos, por lo tanto, son amigables con el medio ambiente, pues no usan combustibles fósiles.

El uso de las patinetas eléctricas ha crecido de manera exponencial, pues son vistas como una solución de movilidad para estudiantes y trabajadores, e incluso para los turistas ya que economizan tiempo en su movilidad en trayectos cortos, pero que con un vehículo podrían convertirse en largas esperas por los grandes tráficos y congestiones que se presentan en la ciudad. Del mismo modo, el uso de este servicio es de manera fácil y rápida, solo necesita descargar una aplicación y asociar una tarjeta de crédito, su valor en promedio por minuto esta entre \$250 y \$300, adicional al valor de activación que esta alrededor de los \$1.500.

Sin embargo, una de las grandes preocupaciones que se han presentado con el uso de las patinetas eléctricas son los altos niveles de accidentalidad, un estudio publicado por la revista JAA Surgery, arrojo que entre los años 2014 y 2018, más de 39000 personas presentaron lesiones mientras utilizaban este medio de transporte.

En Francia, un país donde las cifras de accidentalidad producto de estos artefactos aumentaba cada vez más, los obligo a crear una nueva categoría de vehículo en el código vial, pues en el año 2017 cinco personas perdieron la vida en accidentes con patinetas eléctricas y más de 200 resultaron heridas.

En Ciudad de México, las autoridades ordenaron que las patinetas eléctricas deben circular en las ciclovías y deben hacer uso de casco, al mismo tiempo, limitaron a

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


los operadores con el número de patinetas que pueden tener disponibles para ofrecer este servicio de micromovilidad.

En estado Unidos no existe un conjunto de reglas que rijan el uso de patinetas eléctricas, incluso, en la ciudad de Denver estas son calificadas como “vehículos de juguetes” y deben circular en los andenes, mientras que en lugares como California esto supone un delito.

En Colombia, aún no existe una normatividad para las patinetas eléctricas que regulen su uso, principalmente en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Cartagena, en donde diferentes empresas han iniciado sus operaciones hace algunos años y su crecimiento ha sido exponencial.

En Bogotá, en el año 2018 se emitió una circular en donde se considera que las patinetas tanto de alquiler como privada son libres de circular por la ciudad bajo las recomendaciones de seguridad vial y las restricciones de circulación y estacionamiento del código nacional de tránsito terrestre al ser consideradas un vehículo. Del mismo modo, la secretaria de movilidad indicó que la seguridad vial es prioridad para evitar siniestros, por lo tanto, emitió las siguientes recomendaciones para las personas que usen la patineta eléctrica como medio de transporte:

- Transite a una velocidad menor o igual a 20 km/h
- Transite por las ciclorrutas
- Use el casco abrochado y ajustado
- Use prendas reflectivas en circulación nocturna
- Verifique que, para la circulación nocturna, la patineta tenga dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja
- No transite por los andenes
- No transite por avenidas o vías arterias

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015


- No manipule dispositivos móviles mientras maneja
- No conduzca bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas
- No lleve acompañante ni transporte objetos que disminuyan la visibilidad o que incomoden la conducción

A pesar de estas recomendaciones, en el año 2019 la Clínica Colina en Bogotá informó que urgencias semanalmente recibe por lo menos cinco casos de accidentes ocasionados por el uso sin protección de las patinetas eléctricas.

Por otra parte, un gran problema del uso de estas patinetas eléctricas por la gran cantidad que hay en la ciudad es el uso del espacio público para paquearlas, generando obstrucción principalmente en vías peatonales, a pesar de que la secretaria de movilidad de Bogotá cuenta con restricciones de estacionamiento para las patinetas, tales como:


- No deben parquearse en andenes, zonas verdes o zonas para peatones
- No deben parquearse en antejardines
- No deben parquearse en vías arterias
- No deben parquearse en ciclorrutas
- No deben parquearse en paraderos del SITP
- No deben parquearse en accesos para personas en condición de discapacidad

Finalmente, este nuevo modelo de micromovilidad, debe estar regulado y con un protocolo definido aprobado por la alcaldía para que los usuarios que hagan uso de las patinetas electrónicas pueden viajar seguros y exista un control en el espacio público, evitando así altos porcentajes de accidentalidad y quejas por parte de la ciudadanía.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

4. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Nombre del Proyecto	Número	Autores	Estado
“Por medio del cual se adoptan medidas para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 087 de 2019	Torres Camargo, Jorge Eduardo - Bastidas Ubate, Dora Lucía - Martínez Moreno, Hosman Yaith - Name Ramírez, María Clara - Arias Rubio, Edwar Anibal	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (VMP) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 195 de 2019	Torres Camargo, Jorge Eduardo - Autor Bastidas Ubate, Dora Lucía - Autor Martínez Moreno, Hosman Yaith - Rojas Mantilla, María Fernanda - Name Ramírez, María Clara - Arias Rubio, Edwar Anibal.	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 290 de 2019	Rojas Mantilla María Fernanda - Name María Clara - Torres Camargo Jorge Eduardo - Bastidas Ubate Dora Lucía - Martínez Hosman Yaith.	Archivado
“Por medio del cual se adoptan lineamientos para el servicio de alquiler de bicicletas no ancladas y vehículos de movilidad personal (vmp) en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”	Proyecto de Acuerdo 403 de 2019	Jorge Eduardo Torres Camargo - Dora Lucía Bastidas Ubate - Hosman Yaith Martínez Moreno - María Fernanda Rojas Mantilla - Edward Aníbal Arias Rubio.	Archivado

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO2
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO

El Concejo de Bogotá, es competente tal y como lo señala el Decreto Ley 1421 de 1993 en su artículo 12 numeral 1º: *"Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de servicios a cargo del Distrito"*.

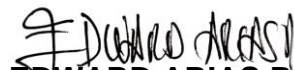
6. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez, que no se incrementará el presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

7. CONCLUSIÓN.

Con fundamento en los argumentos anteriormente expuestos presento PONENCIA POSITIVA al Proyecto de Acuerdo 217 de 2020, **“POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE PRÉSTAMO, ALQUILER O USO COMPARTIDO A TÍTULO ONEROSO O GRATUITO DE PATINETAS ELÉCTRICAS Y MEDIOS SIMILARES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ. .”**

Cordial Saludo



EDWARD ARIAS RUBIO

Concejal del Partido Alianza Verde