**PROYECTO DE LEY N° \_\_\_ DE 2018 SENADO.**

“Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones”

‘LEY DAIRO GARCIA’

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1º. OBJETO.** El proyecto de ley busca crear medidas de protección y seguridad para los biciusuarios del país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional.

**Artículo 2°. SISTEMA ÚNICO NACIONAL DE REGISTRO DE BICICLETAS**. Créese el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas para la identificación, seguridad, control, y protección de los biciusuarios en el país. El Registro en el Sistema no tendrá costo para el usuario.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentará la operación del Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas y designará la entidad o entidades que estarán a cargo de su funcionamiento, además del procedimiento para la marcación de bicicletas.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** Cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se registre en el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas, será el de uno de sus padres o acudientes.

**PARÁGRAFO TERCERO.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, podrá utilizar tecnologías como el Chip, o las que considere necesarias, para el registro y marcación de bicicletas.

**Artículo 3º. MARCACIÓN OBLIGATORIA DE BICICLETAS.** Todas las bicicletas nuevas que se comercialicen a partir del año siguiente a la entrada en vigencia de la presente Ley deberán marcarse y registrarse en el Sistema Único Nacional de Registro de Bicicletas para su uso. Esta obligación recaerá en cabeza de los comercializadores de las mismas.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** Los propietarios de bicicletas que no se clasifiquen como nuevas, deberán marcar y registrar sus vehículos en un plazo de un año, a partir de la vigencia de la presente Ley.

**PARÁGRAFO SEGUNDO.** El Ministerio de Transporte hará campañas de sensibilización, instrucción, marcación y registro de las bicicletas y los biciusuarios.

**Artículo 4º. PROGRAMA BICISEGURA.** El Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales, crearán el programa “BICISEGURA” que permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para biciusuarios en el país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas.

**PARAGRAFO:** Las agrupaciones de biciusuarios harán parte del proceso de formulación e implementación del programa, realizando sus aportes al mismo desde su experiencia en las vías.

**Artículo 5º. PROGRAMA RUTAS SEGURAS.** La Policía Nacional en coordinación con las entidades territoriales diseñará y creará rutas vigiladas por la Policía, por la cuales los biciusuarios puedan circular con la protección de agentes de la Policía. Se dará prioridad especial a estas rutas en las horas de mayor tránsito de biciusuarios y las que se encuentren cerca a los centros educativos.

**PARAGRAFO:** Como parte del programa de rutas seguras, la Policía Nacional podrá utilizar instrumentos tecnológicos para realizar la vigilancia de estas rutas en tiempo real.

**Artículo 6º. DENUNCIA DE HURTO DE BICICLETAS.** La Policía Nacional en coordinación con la Fiscalía General de la Nación creara y/o adaptara el portal de denuncias y APP, para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas.

**Artículo 7º. EXTINCIÓN DE DOMINIO.** En los locales o establecimientos de comercio donde se compruebe la comercialización de bicicletas hurtadas o partes de las mismas, se iniciará a los dueños y/o representantes legales extinción de dominio por parte de las autoridades competentes, conforme lo estipulado por el Código de Extinción de Dominio, Ley 1708 de 2014 o aquella que la modifique.

**Artículo 8º. SEGUROS TODO RIESGO.** El Gobierno Nacional promoverá y propiciará la utilización de seguros completos llamados todo riesgo para las bicicletas. Para ello deberá coordinará con el gremio de empresas aseguradoras que las tarifas de dichas pólizas sean acordes al monto por el cual se asegura la bicicleta.

**Artículo 9º. SANCIONES.** Toda persona natural o jurídica que comercie con bicicletas hurtadas o partes de bicicletas hurtadas, o que incumpla con las disposiciones consignadas en la presente Ley, podrá ser sancionado administrativamente, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.

**PARÁGRAFO:** El Ministerio de Transporte reglamentará el régimen sancionatorio administrativo a que se refiere el presente artículo.

**Artículo 10°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente Ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

**IRMA LUZ HERRERA CARLOS EDUARDO GUEVARA V.** Representante a la Cámara por Bogotá Senador de la República

Partido Político MIRA Partido Político MIRA

**AYDEE LIZARAZO CUBILLOS ANA PAOLA AGUDELO**

Senadora de la República Senadora de la República

Partido Político MIRA Partido Político MIRA

**ANDRES GARCÍA ZUCARDI**

Senador de la República

**PROYECTO DE LEY N° \_\_\_\_ DE 2018**

“Por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones”

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **INTRODUCCIÓN- CIFRAS.**

El hurto de bicicletas en todo el país se ha convertido en una problemática social la cual hay que atender. En el 2017, según cifras de la Secretaría Distrital de Seguridad, fueron hurtadas en Bogotá 3.133 bicicletas, lo que indica que, en promedio, diariamente son robados al menos ocho bicicletas en la ciudad.

De acuerdo con los datos de la administración, casi la mitad de los hurtos (40 %) se concentraron en tres localidades: Suba (donde se reportaron 514 robos), Usaquén (368) y Engativá (361). Lo anterior, implica que de los más de 3.000 hurtos que se efectuaron el año pasado, 1.243 se concentraron en estas zonas.

Les siguen las localidades de Kennedy (con 339 robos), Chapinero (302), Teusaquillo (233), Fontibón (206), Barrios Unidos (175) y Bosa (158). Por otro lado, los sectores menos afectados son Usme (donde solo hay registro de nueve hurtos) y Candelaria (18).

Durante el 2018, 18 bicicletas son hurtadas cada día y durante los primeros 7 meses del año, la cifra aumentó respecto al año anterior en más de 1933 casos, alcanzando los 4.011 robos solo en Bogotá. Este es el ranking de las 5 localidades más peligrosas para los bici-usuarios, son:

1. Suba: 647 hurtos

2. Engativá: 540 hurtos

3. Kennedy: 483 hurtos

4. Usaquén: 441 hurtos

5. Teusaquillo: 272 hurtos

Las principales víctimas en la capital del país son hombres a quienes les han robado 3.157 bicicletas en lo corrido de este año; mientras que a las mujeres 778 ocasiones, según la Secretaría de Seguridad.

En Colombia 26 bicicletas se roban cada día, las ciudades donde se presenta la mayoría de robos en el país son: Bogotá, Cartagena, Cali, San Andrés, Arauca, Medellín.

Es importante destacar que las cifras de la secretaria de Seguridad y convivencia del Distrito Capital, no coinciden con las cifras de la Policía Nacional. Lo cual, puede obedecer a diferentes razones, una de ellas es que existe un subregistro de denuncia por parte de la victima de hurto lo cual no ayuda a la identificación real de la problemática. Esto evidencia que los procesos de denuncia no son amigables o cercanos para el ciudadano.

**CIFRAS ROBOS DE BICICLETAS AÑOS 2017 Y 2018**

Para todo el año 2017 se presentaron 3.524 a nivel nacional, en lo corrido del 2018 se han presentado 4015 casos, lo cual indica que el delito ha aumentado en un 14 % así:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | |
|  | | | | | |
|  | | | | | |
| **PERSONAS VÍCTIMAS DE HURTO A BICICLETA** | | | | | |
| **PERIODO COMPRENDIDO DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y DEL 01 DE ENERO AL 03 DE SEPTIEMBRE DE 2018** | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |
| **DEPARTAMENTO** | **MUNICIPIO** | **2017** | **2018** | **VAR** | **%** |
| ANTIOQUIA | AMALFI | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | APARTADÓ | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| ANTIOQUIA | BARBOSA | **1** | **3** | **2** | **200%** |
| ANTIOQUIA | BELLO | **12** | **2** | **-10** | **-83%** |
| ANTIOQUIA | CALDAS | **8** | **3** | **-5** | **-63%** |
| ANTIOQUIA | CAREPA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | CHIGORODÓ | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| ANTIOQUIA | CISNEROS | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | CONCORDIA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | COPACABANA | **1** | **3** | **2** | **200%** |
| ANTIOQUIA | EL CARMEN DE VIBORAL | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | ENVIGADO | **27** | **25** | **-2** | **-7%** |
| ANTIOQUIA | GRANADA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | GUARNE | **2** | **3** | **1** | **50%** |
| ANTIOQUIA | HELICONIA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | ITAGUI | **13** | **7** | **-6** | **-46%** |
| ANTIOQUIA | JARDÍN | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| ANTIOQUIA | LA CEJA | **4** | **9** | **5** | **125%** |
| ANTIOQUIA | LA ESTRELLA | **5** | **5** | **0** | **0%** |
| ANTIOQUIA | LA UNIÓN | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | MEDELLÍN (CT) | **202** | **187** | **-15** | **-7%** |
| ANTIOQUIA | PUERTO BERRÍO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | RIONEGRO | **7** | **4** | **-3** | **-43%** |
| ANTIOQUIA | SABANETA | **15** | **7** | **-8** | **-53%** |
| ANTIOQUIA | SAN CARLOS | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | SAN JERÓNIMO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | SAN PEDRO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | TURBO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | URRAO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | VALDIVIA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | YONDÓ | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| ARAUCA | ARAUCA (CT) | **9** | **12** | **3** | **33%** |
| ARAUCA | SARAVENA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | BARANOA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | BARRANQUILLA (CT) | **25** | **34** | **9** | **36%** |
| ATLÁNTICO | GALAPA | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| ATLÁNTICO | MALAMBO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | PUERTO COLOMBIA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | SABANAGRANDE | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ATLÁNTICO | SANTO TOMÁS | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | SOLEDAD | **3** | **2** | **-1** | **-33%** |
| BOLÍVAR | CARTAGENA (CT) | **13** | **11** | **-2** | **-15%** |
| BOLÍVAR | MAGANGUÉ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| BOLÍVAR | MOMPÓS | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| BOYACÁ | CHIQUINQUIRÁ | **5** | **1** | **-4** | **-80%** |
| BOYACÁ | CHIVATÁ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| BOYACÁ | DUITAMA | **16** | **7** | **-9** | **-56%** |
| BOYACÁ | PAIPA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| BOYACÁ | PAJARITO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| BOYACÁ | PUERTO BOYACÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| BOYACÁ | SOGAMOSO | **15** | **16** | **1** | **7%** |
| BOYACÁ | SORACÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| BOYACÁ | TIBASOSA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| BOYACÁ | TUNJA (CT) | **11** | **6** | **-5** | **-45%** |
| BOYACÁ | VILLA DE LEYVA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CALDAS | ANSERMA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CALDAS | CHINCHINÁ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CALDAS | LA DORADA | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| CALDAS | MANIZALES (CT) | **14** | **11** | **-3** | **-21%** |
| CALDAS | NEIRA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CALDAS | PALESTINA | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| CALDAS | VILLAMARÍA | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| CAQUETÁ | FLORENCIA (CT) | **2** | **3** | **1** | **50%** |
| CAQUETÁ | PUERTO RICO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CASANARE | AGUAZUL | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CASANARE | MONTERREY | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CASANARE | PAZ DE ARIPORO | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CASANARE | TAURAMENA | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| CASANARE | YOPAL (CT) | **13** | **16** | **3** | **23%** |
| CAUCA | CALOTO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CAUCA | PIENDAMÓ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CAUCA | POPAYÁN (CT) | **71** | **42** | **-29** | **-41%** |
| CAUCA | PUERTO TEJADA | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CAUCA | SANTANDER DE QUILICHAO | **6** | **0** | **-6** | **-100%** |
| CAUCA | SOTARA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CAUCA | TIMBÍO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CAUCA | VILLA RICA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CESAR | AGUACHICA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CESAR | AGUSTÍN CODAZZI | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CESAR | CURUMANÍ | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| CESAR | LA JAGUA DE IBIRICO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CESAR | PELAYA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CESAR | VALLEDUPAR (CT) | **39** | **24** | **-15** | **-38%** |
| CHOCÓ | QUIBDÓ (CT) | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| CÓRDOBA | CERETÉ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CÓRDOBA | MONTERÍA (CT) | **20** | **2** | **-18** | **-90%** |
| CÓRDOBA | PLANETA RICA | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| CÓRDOBA | VALENCIA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | AGUA DE DIOS | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | ALBÁN | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | ANAPOIMA | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CUNDINAMARCA | BOGOTÁ D.C. (CT) | **1875** | **2667** | **792** | **42%** |
| CUNDINAMARCA | BOJACÁ | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | CACHIPAY | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | CAJICÁ | **35** | **19** | **-16** | **-46%** |
| CUNDINAMARCA | CAPARRAPÍ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | CAQUEZA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | CHÍA | **49** | **41** | **-8** | **-16%** |
| CUNDINAMARCA | CHOACHÍ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | CHOCONTÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | COGUA | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | COTA | **13** | **4** | **-9** | **-69%** |
| CUNDINAMARCA | CUCUNUBÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | EL COLEGIO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | EL ROSAL | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | FACATATIVÁ | **31** | **45** | **14** | **45%** |
| CUNDINAMARCA | FUNZA | **24** | **26** | **2** | **8%** |
| CUNDINAMARCA | FUSAGASUGÁ | **8** | **4** | **-4** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | GACHANCIPÁ | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | GIRARDOT | **26** | **17** | **-9** | **-35%** |
| CUNDINAMARCA | GUACHETÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | GUADUAS | **4** | **2** | **-2** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | GUASCA | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | JERUSALÉN | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | LA CALERA | **2** | **3** | **1** | **50%** |
| CUNDINAMARCA | LA VEGA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | MADRID | **28** | **24** | **-4** | **-14%** |
| CUNDINAMARCA | MOSQUERA | **27** | **41** | **14** | **52%** |
| CUNDINAMARCA | NEMOCÓN | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CUNDINAMARCA | PARATEBUENO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | PASCA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | PUERTO SALGAR | **1** | **4** | **3** | **300%** |
| CUNDINAMARCA | PULÍ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | RICAURTE | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | SAN FRANCISCO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | SIBATÉ | **1** | **3** | **2** | **200%** |
| CUNDINAMARCA | SILVANIA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | SIMIJACA | **3** | **1** | **-2** | **-67%** |
| CUNDINAMARCA | SOACHA | **38** | **51** | **13** | **34%** |
| CUNDINAMARCA | SOPÓ | **4** | **2** | **-2** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | SUBACHOQUE | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | SUESCA | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| CUNDINAMARCA | SUSA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | TABIO | **7** | **1** | **-6** | **-86%** |
| CUNDINAMARCA | TENJO | **4** | **2** | **-2** | **-50%** |
| CUNDINAMARCA | TOCAIMA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | TOCANCIPÁ | **2** | **4** | **2** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | VILLA DE SAN DIEGO DE UBATE | **7** | **5** | **-2** | **-29%** |
| CUNDINAMARCA | VILLETA | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | ZIPAQUIRÁ | **15** | **36** | **21** | **140%** |
| GUAINÍA | INÍRIDA (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| GUAJIRA | DISTRACCIÓN | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| GUAJIRA | MAICAO | **2** | **2** | **0** | **0%** |
| GUAJIRA | RIOHACHA (CT) | **2** | **3** | **1** | **50%** |
| GUAJIRA | SAN JUAN DEL CESAR | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| GUAJIRA | URIBIA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| GUAJIRA | VILLANUEVA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| HUILA | CAMPOALEGRE | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| HUILA | LA PLATA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| HUILA | NEIVA (CT) | **26** | **22** | **-4** | **-15%** |
| HUILA | PALERMO | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| HUILA | PITALITO | **5** | **1** | **-4** | **-80%** |
| HUILA | RIVERA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| MAGDALENA | ALGARROBO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| MAGDALENA | CIÉNAGA | **4** | **2** | **-2** | **-50%** |
| MAGDALENA | PUEBLOVIEJO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| MAGDALENA | SANTA MARTA (CT) | **33** | **22** | **-11** | **-33%** |
| META | ACACÍAS | **0** | **4** | **4** | **100%** |
| META | CUMARAL | **6** | **1** | **-5** | **-83%** |
| META | FUENTE DE ORO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| META | GRANADA | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| META | PUERTO GAITÁN | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| META | PUERTO LLERAS | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| META | PUERTO LÓPEZ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| META | RESTREPO | **2** | **6** | **4** | **200%** |
| META | URIBE | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| META | VILLAVICENCIO (CT) | **45** | **31** | **-14** | **-31%** |
| NARIÑO | CÓRDOBA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| NARIÑO | ILES | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| NARIÑO | IPIALES | **4** | **2** | **-2** | **-50%** |
| NARIÑO | LA FLORIDA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| NARIÑO | NARIÑO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| NARIÑO | PASTO (CT) | **26** | **9** | **-17** | **-65%** |
| NARIÑO | PUPIALES | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| NARIÑO | SAN ANDRES DE TUMACO | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| NARIÑO | TÚQUERRES | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| NORTE DE SANTANDER | CÚCUTA (CT) | **8** | **4** | **-4** | **-50%** |
| NORTE DE SANTANDER | LOS PATIOS | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| NORTE DE SANTANDER | OCAÑA | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| NORTE DE SANTANDER | PAMPLONA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| PUTUMAYO | MOCOA (CT) | **4** | **0** | **-4** | **-100%** |
| QUINDÍO | ARMENIA (CT) | **42** | **18** | **-24** | **-57%** |
| QUINDÍO | CALARCA | **11** | **2** | **-9** | **-82%** |
| QUINDÍO | CIRCASIA | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| QUINDÍO | FILANDIA | **3** | **0** | **-3** | **-100%** |
| QUINDÍO | LA TEBAIDA | **8** | **8** | **0** | **0%** |
| QUINDÍO | MONTENEGRO | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| QUINDÍO | QUIMBAYA | **1** | **2** | **1** | **100%** |
| QUINDÍO | SALENTO | **5** | **1** | **-4** | **-80%** |
| RISARALDA | BALBOA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| RISARALDA | DOSQUEBRADAS | **7** | **6** | **-1** | **-14%** |
| RISARALDA | PEREIRA (CT) | **25** | **16** | **-9** | **-36%** |
| RISARALDA | SANTA ROSA DE CABAL | **8** | **1** | **-7** | **-88%** |
| SANTANDER | BARRANCABERMEJA | **1** | **4** | **3** | **300%** |
| SANTANDER | BUCARAMANGA (CT) | **33** | **31** | **-2** | **-6%** |
| SANTANDER | FLORIDABLANCA | **11** | **5** | **-6** | **-55%** |
| SANTANDER | GIRÓN | **6** | **4** | **-2** | **-33%** |
| SANTANDER | LEBRIJA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| SANTANDER | MÁLAGA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| SANTANDER | PÁRAMO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| SANTANDER | PIEDECUESTA | **4** | **5** | **1** | **25%** |
| SUCRE | SANTIAGO DE TOLÚ | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| SUCRE | SINCELEJO (CT) | **4** | **3** | **-1** | **-25%** |
| SUCRE | TOLÚ VIEJO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| TOLIMA | ARMERO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| TOLIMA | CARMEN DE APICALÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| TOLIMA | CHAPARRAL | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| TOLIMA | ESPINAL | **11** | **5** | **-6** | **-55%** |
| TOLIMA | FLANDES | **5** | **2** | **-3** | **-60%** |
| TOLIMA | FRESNO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| TOLIMA | GUAMO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| TOLIMA | HONDA | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| TOLIMA | IBAGUÉ (CT) | **49** | **49** | **0** | **0%** |
| TOLIMA | LÉRIDA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| TOLIMA | LÍBANO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| TOLIMA | MARIQUITA | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| TOLIMA | MELGAR | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| TOLIMA | SALDAÑA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | ANSERMANUEVO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | BUENAVENTURA | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| VALLE | BUGALAGRANDE | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| VALLE | CAICEDONIA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| VALLE | CALI (CT) | **151** | **149** | **-2** | **-1%** |
| VALLE | CANDELARIA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | CARTAGO | **5** | **3** | **-2** | **-40%** |
| VALLE | EL CERRITO | **4** | **3** | **-1** | **-25%** |
| VALLE | FLORIDA | **2** | **1** | **-1** | **-50%** |
| VALLE | GINEBRA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | GUACARÍ | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| VALLE | GUADALAJARA DE BUGA | **4** | **1** | **-3** | **-75%** |
| VALLE | JAMUNDÍ | **4** | **8** | **4** | **100%** |
| VALLE | OBANDO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| VALLE | PALMIRA | **49** | **26** | **-23** | **-47%** |
| VALLE | PRADERA | **3** | **1** | **-2** | **-67%** |
| VALLE | RESTREPO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | RIOFRÍO | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| VALLE | SAN PEDRO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | SEVILLA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | TULUÁ | **18** | **13** | **-5** | **-28%** |
| VALLE | VIJES | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | YOTOCO | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| VALLE | YUMBO | **5** | **2** | **-3** | **-60%** |
| VICHADA | PUERTO CARREÑO (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| **TOTAL** | | **3524** | **4015** | **491** | **14%** |
| |  | | --- | | Fuente: Dijin-Policía Nacional. Datos Extraídos el Día 04 De Septiembre Del Año 2018. Cifras Sujetas A Variación, En Proceso De Integración Y Consolidación Con Información De Fiscalía General De La Nación. | | | | | | |

**CIFRAS HOMICIDIOS POR ROBOS DE BICICLETAS AÑOS 2017 Y 2018**

En 2017 asesinaron 25 personas por robarle su bicicleta, en lo corrido del 2018 ya van 22 víctimas letales así:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **HOMICIDIOS A PERSONAS QUE SE MOVILIZABAN EN BICICLETA** | | | | | |
| **PERIODO COMPRENDIDO DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2017 Y DEL 01 DE ENERO AL 03 DE SEPTIEMBRE DE 2018** | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |
| **DEPARTAMENTO** | **MUNICIPIO** | **2017** | **2018** | **VAR** | **%** |
| ANTIOQUIA | ANDES | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | CALDAS | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | CAUCASIA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ANTIOQUIA | ENVIGADO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| ANTIOQUIA | ITAGUI | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| ANTIOQUIA | MEDELLÍN (CT) | **1** | **1** | **0** | **0%** |
| ATLÁNTICO | BARRANQUILLA (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | SABANALARGA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| ATLÁNTICO | SOLEDAD | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CAUCA | POPAYÁN (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CAUCA | TIMBÍO | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CÓRDOBA | MONTERÍA (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | BOGOTÁ D.C. (CT) | **2** | **0** | **-2** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | COTA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| CUNDINAMARCA | FUSAGASUGÁ | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | GUADUAS | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | MOSQUERA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| CUNDINAMARCA | SOACHA | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| GUAJIRA | MAICAO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| HUILA | GIGANTE | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| HUILA | NEIVA (CT) | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| META | VILLAVICENCIO (CT) | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| RISARALDA | BELÉN DE UMBRÍA | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| RISARALDA | PEREIRA (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| TOLIMA | FLANDES | **1** | **0** | **-1** | **-100%** |
| VALLE | CALI (CT) | **9** | **6** | **-3** | **-33%** |
| VALLE | PALMIRA | **0** | **2** | **2** | **100%** |
| VALLE | SAN PEDRO | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| VICHADA | PUERTO CARREÑO (CT) | **0** | **1** | **1** | **100%** |
| **TOTAL** | | **25** | **22** | **-3** | **-12%** |
| **Fuente**: Dijin-Policía Nacional. Datos Extraídos El Día 04 De Septiembre Del Año 2018. Cifras Sujetas A Variación, En Proceso De Integración Y Consolidación Con Información De Fiscalía General De La Nación. | | | | | |

1. **OBJETO**

El proyecto de ley busca implementar medidas de protección para los bici-usuarios en el país, que permita el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional. Las medidas consisten en crear el registro único nacional de bicicletas obtener la marcación de las mismas, establecer rutas seguras, agilizar los procesos de denuncias y fortalecer medidas para desincentivar el hurto y la comercialización de partes hurtadas de bicicletas.

**2.1 ESTRUCTURA DEL PROYECTO**

**Artículo 1.** Objeto del proyecto

**Artículo 2.** Crea el Registro Único Nacional de Bicicletas – RUNB, gratuito

**Artículo 3.** Extinción de Dominio para quien se comercialicen bicicletas hurtadas o sus partes.

**Artículo 4.** Todas las bicicletas nuevas serán marcadas por los comerciantes.

**Artículo 5**. Crea la red “BICISEGURA”, con bici usuarios, policías, Fiscalía y alcaldías, para identificar zonas de mayor inseguridad

**Artículo 6**. “Programa Rutas Seguras” en todo el país habrá rutas vigiladas.

**Artículo 7.** Facilita las denuncias ante la Fiscalía y la Policía, para robos de bicicletas.

**Artículo 8.** Se promoverá el uso de seguros todo riesgo para las bicicletas –voluntario.

**Artículo 9.** Sanciones

**Artículo 10.** Vigencias y Derogatorias

1. **ANTECEDENTES**

En un trabajo conjunto y continuo el Partido Político MIRA desde hace más de 10 años ha trabajado a favor de los ciclistas, se han promovido varias iniciativas, entre ellas “La ley de la Bici”, Marcación de Bicicletas, Onda Bici, Rutas Seguras para Bici usuarios, entre otras, iniciativas que hemos promovido desde el Congreso de la República, y desde el Concejo de Bogotá de manera coordinada con nuestra bancada vertical.

Por lo tanto, continuando con este trabajo y preocupados por los graves problemas de que padecen los bici-usuarios, se han adelantado reuniones con diferentes colectivos de bici usuarios e instituciones como la Fiscalía, la Policía, el Ministerio de Transporte, la Secretaría de Movilidad de Bogotá y la Secretaría de Seguridad de Bogotá, entre otras, para desarrollar la iniciativa que mejoren la calidad de vida de los biciusuarios.

Dentro de las necesidades más sentidas actualmente por este importante grupo poblacional, se encuentran los graves problemas de seguridad que deben enfrentar y que le está costando la vida a muchos de ellos.

En razón de esta problemática tan sentida, desde el Partido Político MIRA, y con el apoyo de diferentes grupos de bici-usuarios, así como de entidades del Estado, hemos consolidado un proyecto de ley que hemos denominado Ley “*Dairo García*”. Dairo, un joven de 33 años que fue asesinado en la localidad de Kennedy por hurtarle su medio de transporte, se ha constituido en una inspiración y un símbolo de todos aquellos casos que se presentan en el país, en donde el hurto de bicicletas termina con la muerte de bici-usuarios.

1. **MARCO LEGAL Y CONSTITUCIONAL**

**4.1 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******2****. 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.*

***(…)***

***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.*

*(…)*

**4.2 MARCO LEGAL**

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

***ARTÍCULO   3°. 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.*

* **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.**

***Artículo 1°. Objeto****. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.*

***Artículo 2°. Beneficiarios****. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.*

*(…)*

***Artículo 7°. Información de modos no motorizados de transporte.*** *Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.*

***Parágrafo****. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.*

**4.3 ACUERDOS DISTRITALES**

* **Acuerdo Distrital 645 de 2016 “*POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS PARA BOGOTÁ D.C. 2016 - 2020 “BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS”***

***Artículo 27. Mejor movilidad para todos***

*El objetivo de este programa es mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, así como del transporte privado.*

*El eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por Transmilenio y Metro. En lo relacionado con el subsistema Transmilenio, se ampliará la red de troncales y se optimizará el sistema operacional mejorando la cobertura y la calidad del servicio. En cuanto al metro se contratará y dará inicio a la construcción de la primera línea, proceso que liderará la nueva Empresa Metro de Bogotá S.A. El Sector Movilidad promoverá su adecuada integración y coordinación con proyectos regionales. Así mismo, buscará potenciar las redes de transporte masivo como catalizadores de la renovación urbana.*

* **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 ciclousuario.*

***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.*

* **Acuerdo 674 De 2017, “Marcación de Bicicletas”.**

En el Distrito Capital se estableció por la bancada del Partido MIRA el acuerdo 674 De 2017, “Marcación de Bicicletas”. Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.

* 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.
* El Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas brindará información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de las bicicletas en el Distrito Capital, así mismo dará identificación de las zonas inseguras y zonas de mayor accidentalidad vial en la ciudad. También contendrá un módulo para realizar denuncias sobre hurtos de bicicletas.
* 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 usuarios sobre los beneficios que derivan de la inscripción voluntaria de bicicletas en el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Bicicletas
* **Acuerdo 558 de 2014 “Onda bici Segura”**

En el Distrito Capital se estableció por la bancada del Partido MIRA el Acuerdo 558 de 2014 “Onda bici Segura” que tiene como objetivo:

* Diseñar una estrategia para incentivar, impulsar y favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte y como herramienta laboral.
* Contribuir con el ambiente y la movilidad en Bogotá, pensando en la salud y bienestar de los capitalinos.
* Brindar acompañamiento de la Policía, dando seguridad a los ciclistas que se movilizan a sus trabajos y actividades académicas, además de la implementación de una señalización adecuada.

1. **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY**

El hurto de bicicletas y la comercialización de partes robadas ha llegado al punto de cobrar víctimas mortales. Cada vez se ven más casos donde por robar este tipo de vehículos, a pesar de la existencia de un subregistro de denuncias al respecto, como se ha expuesto ampliamente con anterioridad.

Consideramos importante poner a consideración del Congreso de la República este tipo de iniciativas que parten del clamor de los ciudadanos de a pie y de los usuarios de bicicletas en el país, que se encuentran sobrepasados con las olas de inseguridad que se viven en las principales ciudades.

**5.1. Ventas de partes y bicicletas robadas**

Actualmente existe un mercado negro de bicicletas que han sido obtenidas de manera ilegal, y que terminan en algunos establecimientos de comercio ‘fachada’, que ayudan a comercializar los frutos ilícitos. Autorizados para funcionar legalmente según un Certificado expedido por las Cámara de Comercio, brindan apariencia de legalidad en los productos que exhiben en sus vitrinas, pero que en realidad se dedican a comprar y vender bicicletas o partes de estas que han sido hurtadas.

Según respuesta de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, entre enero de 2017 y la fecha, ha realizado 150 visitas a establecimientos de comercio de bicicletas, con los siguientes resultados:

* Se realizan sellamientos por incumplimiento de requisitos de funcionamiento, hasta por 10 días a establecimientos de comercio, pero no se están tomado medidas drásticas frente a este delito.
* En cuanto a la regulación y control de los establecimientos dedicados al comercio de bicicletas, en promedio sólo se realiza una visita a este tipo de establecimientos cada tres días y medio aproximadamente. Entre marzo y diciembre de 2016 (cerca de 9 meses), la Secretaría de Seguridad, no realizó ninguna visita a estos establecimientos.

No existe la articulación necesaria con las entidades del orden nacional como la Fiscalía, a fin de que se impongan sanciones ejemplares en contra de los establecimientos involucrados en la venta de partes robadas

**5.2. Modus Operandi De Las Bandas Criminales**

**Actúan conforme al siguiente análisis, según expertos de la Policía Nacional en mesas de trabajo realizadas:**

1. Identificación de biciusuario y su ruta.

2. Identificación de la ganancia probable.

3. Operativo de hurto (algunos de hasta siete personas).

4. Peritaje.

5. Definición de si se desguaza o se vende por partes.

6. Maquillaje, pintura y cambio de serial.

Según Asopartes[[1]](#footnote-1), un porcentaje de estos elementos robados son llevados y comercializados en países vecinos como Venezuela.

De acuerdo con el Diario El Tiempo[[2]](#footnote-2), este negocio ilegal podría ser de hasta 2.500 millones de pesos al mes.

Según cifras de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, en año y medio se han recuperado $10.374.056 entre bicicletas y partes robadas, **tan solo el 0,024% del negocio de este mercado ilegal.**

* 1. **Percepción del uso de la bicicleta**

Según la Universidad de la Salle, ***en algunos segmentos de la población tienen percepciones en las cuales el ciclista es una persona con una condición económica baja o que la bicicleta es un modo de transporte incómodo que genera un desgaste físico o que no está acorde a las actividades diarias.***

*Estas percepciones pueden asociarse a marcos preconcebidos entre la población como resultado de modelos económicos y culturales donde el automóvil representa el ideal de transporte y bienestar*.

No conocemos cuales son las acciones realizadas por la administración encaminadas a cambiar esta **percepción.**

**5.4 Riesgos del uso de bicicleta**

**¿Cuáles son estos riesgos?**

* **Inseguridad**

En Bogotá, 18 bicicletas son hurtadas cada día para el primer semestre de 2018 y durante los primeros 7 meses del año, la cifra aumentó respecto al año anterior en más de 1933 casos, alcanzando los 4.011 robos solo en Bogotá. Si bien se incrementó el número de personas que utilizan la bici como medio de transporte, también se incrementaron los hurtos de estas, por supuesto los delincuentes ven en esta actividad. En este sentido los ladrones ven en esta actividad ilícita, un ingreso económico bastante significativo.

* **Siniestros**

Sin embargo, y más allá de que esto esté pasando, es preocupante ver el incremento de muertes de biciusuarios a causa del hurto de la bicicleta y los que se ven involucrados en accidentes de tránsito. Según informe de Medicina Legal las lesiones por accidente de transporte para el 2017, fue de 2.520 casos.

Según las muertes por accidente de tránsito de acuerdo al tipo de vehículo, la bicicleta ocupa el segundo lugar con 370 casos para el 2017.

**El profesor Ricardo Montezuma,** especialista en Urbanismo y Movilidad, presentó un reciente estudio donde afirma que es *preocupante las muertes que se están presentando en la ciudad donde cada vez más hay usuarios de bicicletas comprometidos.*

*En promedio cuatro usuarios de este vehículo heridos por accidentes simples en las calles de la capital, peor lo más preocupante es que cada seis días uno muere por la misma causa.*

[[3]](#footnote-3)En la última década (2007-2017) en Bogotá fallecieron 576 ciclistas y otros 11.100 resultaron heridos en accidentes de tránsito. El año más funesto fue 2016, a pesar de la existencia de la Ley 1811 de 2016 “por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la 11 la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, el registro oficial alcanzó 71 fatalidades (7 fallecidos más que en 2015) y 1.271 lesionados. Según el Espectador.

* **La exposición a emisiones**

A las dificultades de infraestructura, los entusiastas de la bicicleta llevan la peor parte al respirar el aire cada vez más contaminado; la falta de parqueaderos y duchas en sus lugares de trabajo o estudio.

* **Déficit de Estacionamientos**

[[4]](#footnote-4)Según la respuesta del IDU entregada para el debate de la presente Proposición 276, en la actual administración no han construido ciclo-parqueaderos, el último contrato que se suscribió para tal fin fue en el año 2014.

Por supuesto que tampoco hay servicios complementarios (sitios de descanso, bebederos, información, mantenimiento, exposición de la carga u objetos personales durante el recorrido).

* **Pocas Opciones De Intermodalidad**

Otro limitante para el uso de la bicicleta, Según estudio realizado por la Universidad de la Salle, es la ausencia de opciones que faciliten la intermodalidad (posibilidad de transporte de las bicis en buses del SITP, estacionamientos seguros en donde se pueda dejar la bici durante más de un día por situaciones de lluvia, cambios de actividades o cansancio).

1. **REFERENTES INTERNACIONALES** 
   1. **Experiencias de Registros de Bicicleta a nivel internacional:**

* **REINO UNIDO**

BikeRegister es una iniciativa implementada en el Reino Unido la cual al biciusuario disfrutar de una serie de beneficios, entre esos que “la bicicleta sea un objetivo menos atractivo para los ladrones, y si es robada y recuperada por la Policía, su bicicleta puede ser fácilmente devuelta al propietario (Bikeregister, 2016).

En primer lugar, “los datos se almacenan en la base de datos en línea de manera segura. En adición, las fuerzas de policía del Reino Unido tienen acceso seguro a la información. Y así si se roban una bicicleta, puede "marcarla" como robada en la base de datos, a través de la cuenta en línea” (Bikeregister, 2016).

BikeRegister también proporciona protección para compradores y vendedores de bicicletas de segunda mano: “El documento de propiedad (descargable a través de su cuenta) es su libro de registro y proporciona prueba de propiedad para cualquier comprador potencial” (Bikeregister, 2016).

El registro de la bicicleta no tiene costo y le ofrece los siguientes beneficios (Bikeregister, 2016):

* Registro de por vida en la base de datos BikeRegister
* Un registro para ser usado como prueba de propiedad
* Acceso en línea seguro a su cuenta
* **TORONTO - CANADÁ**

Dos métodos de registro se han implementado en la ciudad de Toronto:

* Sistema de registro de bicicletas en línea.
* Formulario de inscripción impreso que es enviado a las autoridades competentes, con el fin de tener un registro de la bicicleta en la base de datos de las instituciones públicas.



**Fuente:** Formulario descargado de la página oficial de la policía de Toronto. http://www.torontopolice.on.ca/bike/

* + - * **FRANCIA**

El BICYCODE es sistema de un único número marcado y estandarizada a nivel nacional (Francia) que permite la devolución de las bicicletas para sus propietarios en caso de robo. El objeto de BICYCODE es “luchar contra el robo, posesión de bienes robados y la reventa ilegal de bicicletas en el país”. De esta manera, busca aumentar las condiciones de seguridad para incentivar el uso frecuente de la bicicleta en los desplazamientos diarios de los ciudadanos (Bicycode, 2016).

Esta estrategia consiste en una base de datos segura gestionada por la FUB, una red de operadores de bicicletas en asociación con la policía (Bicycode, 2016), a través de la cual el registro BICYCODE permite incluir en la bicicleta un número único y estandarizado que tiene una referencia en una base de datos nacional francesa accesible en línea: www.bicycode.org. (Bicycode, 2016).

El Sistema BICYCODE es reconocido por el Estado Francés para la lucha contra el robo de bicicletas, y ha recibido el apoyado de los Ministerios de Medio Ambiente e Interior.

1. **EXPERIENCIA NACIONAL**

En Colombia, cabe resaltar la experiencia de la página web BiciRegistro.co, la cual posee un conjunto de herramientas de verificación de la identidad personal de los propietarios y una base de datos que permite registrar el número y marca de las bicicletas, constituyéndose así en una comunidad informática de carácter gratuito destinada a combatir y reducir el comercio de bicicletas robadas o desaparecidas en el país.

1. **IMPACTO FISCAL**

De conformidad con el artículo 7 de la ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente.

Adicionalmente, encontramos un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C- 911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, así:

*“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo”*.

*“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento”*

*“Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”[[5]](#footnote-5)* (Subrayado fuera de texto)

Es por todo lo anteriormente expuesto que los Congresistas abajo firmantes, nos permitimos poner a consideración del Honorable Congreso de la República el presente texto, y le solicitamos tramitar y aprobar el proyecto de ley.

De los honorables congresistas,

**IRMA LUZ HERRERA CARLOS EDUARDO GUEVARA V.** Representante a la Cámara por Bogotá Senador de la República

Partido Político MIRA Partido Político MIRA

**AYDEE LIZARAZO CUBILLOS ANA PAOLA AGUDELO**

Senadora de la República Senadora de la República

Partido Político MIRA Partido Político MIRA

**ANDRES GARCÍA ZUCARDI**

Senador de la República

1. Esta información fue tomada de: https://noticias.caracoltv.com/bogota/les-cambian-el-color-o-las-desguazan-vea-como-mafias-desaparecen-bicicletas-en-bogota [↑](#footnote-ref-1)
2. Fuente: http://www.eltiempo.com/bogota/como-venden-las-bicicletas-que-serian-robadas-en-bogota-121676 [↑](#footnote-ref-2)
3. http://blogs.elespectador.com/actualidad/la-sinfonia-del-pedal/ciclistas-20-30-anos-los-mas-mueren-bogota [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://noticias.universia.net.co/portada/noticia/2015/03/31/1122577/salle-investiga-impide-uso-bicicleta-bogota-como-masificarlas-medio> [↑](#footnote-ref-4)
5. www. constitucional.gov.co Sentencia C- 911 de 2007, M.P. Dr Jaime Araújo C- 911 de 2007, M.P. Dr Jaime Araújo Rentería. [↑](#footnote-ref-5)