



Bogotá, D.C.

Doctora  
DIANA MARCELA MORALES ROJAS  
Secretaria  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Carrera 7 No.8-68, Edificio Nuevo del Congreso  
Ciudad

Asunto: Comentarios de la Administración Distrital al texto del Proyecto de Ley No. 320 de 2019 Cámara "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (SBP) y se dictan otras disposiciones"

Respetada Secretaria:

De conformidad con lo previsto en el Capítulo III del Decreto Distrital No.06 de 2009 y con el propósito que, por su intermedio, se pongan en conocimiento de los Honorables Representantes que integran la Comisión Sexta, de manera atenta le envío los comentarios realizados por Secretarías Distritales de Planeación, Movilidad y Jurídica Distrital en relación con el proyecto de Ley citado en el asunto (Anexo).

Sobre el particular, cabe señalar que la Administración Distrital no considera viable la iniciativa legislativa y, de manera respetuosa, sugiere que en el estudio y discusión del referido proyecto de Ley se tengan en cuenta las observaciones planteadas en cada caso, no sin antes manifestar nuestra disposición y compromiso en colaborar con la actividad legislativa.

Quedamos atentos a sus valiosos comentarios sobre el asunto.

Reciba un cordial saludo,

  
IVÁN CASAS RUIZ  
Secretario Distrital de Gobierno

Anexos: 9 folios

Aprobó: Camilo Andrés Suárez Espinosa - Director de Relaciones Políticas  
Camilo Reynosa Carrero - Asesor DRP / Holman David Arévalo - Asesor DRP  
Revisó: Óscar Pulecio Díaz - Coordinación Equipo Congreso  
Proyectó: Johana Ruiz Jara - DRP

Edificio Liévano  
Calle 11 No. 8 -17  
Código Postal: 111711  
Tel. 3387000 - 3820660  
Información Línea 195  
www.gobiernobogota.gov.co

GDI - GPD - F032  
Versión: 03  
Vigencia:  
22 de noviembre de 2018

  
H.C.R.  
COMISIÓN  
RECIBIDO  
BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



**SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION** Folios: 03  
 Anexos:  
 N° Radicación. 2-2019-36727 N° Radicado Inicial: 1-2019-32962  
 N° Proceso: 1466649 Fecha: 2019-06-07  
 Tercero: Secretaría Distrital de Gobierno  
 Dep. Radicadora: Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos  
 Clase Doc: Externo Tipo Doc: Oficio

Bogotá, D.C.,

Doctor  
**CAMILO ANDRÉS SUÁREZ ESPINOSA**  
 Director de Relaciones Políticas  
 Secretaría Distrital de Gobierno  
 Calle 11 No. 8-17  
 Ciudad

Secretaría de Gobierno Distrital  
**R No. 2019-421-065717-2**  
 2019-06-14 09:37 - Folios: 3 Anexos: 0  
 Destino: DIRECCION DE RELACIONES P  
 Rem/D: SECRETARIA DE PLANEACION



**Asunto:** Radicación SDP No. 1-2019-32952 /SDG 20191700311041  
 Solicitud de concepto Proyecto de Ley No. 320/2019C

Respetado doctor Suárez:

La Secretaría Distrital de Planeación recibió para estudio el texto de la ponencia para primer debate en Plenaria de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley No. 320/2019C *"Por medio de la cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (SBP) y se dictan otras disposiciones"*, sobre el cual se presentan los siguientes comentarios:

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO.**

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Secretaría Distrital de Planeación

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO:** 320/2019C AÑO: 2019

**TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

*"Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la política pública del sistema de bicicletas público (SBP) y se dictan otras disposiciones."*

**AUTOR (ES) PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

Fabián Díaz Plata – Partido Alianza Verde

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

Establecer los lineamientos para la política pública del sistema de bicicletas, con el que se busca incentivar el uso de este medio de transporte como uno alternativo y sostenible, que se articule con los sistemas integrados o estratégicos de transporte público, masivo o regional.

Carrera 30 N. 25 - 90  
 Código Postal 111311  
 Pisos 1,5,8 y 13  
 PBX 335 8000  
 www.sdp.gov.co  
 info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ  
 MEJOR  
 PARA TODOS**

## ANÁLISIS JURÍDICO

La 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"* se expidió con el objeto de incentivar el uso de la bicicleta y que esta se constituya como medio de transporte alternativo a nivel nacional aumentando la cantidad de viajes usando este modo de transporte. De igual forma, buscando mitigar el impacto ambiental que generan los automotores y mejorar la movilidad urbana.

Mediante el Decreto Distrital 319 de 2006 se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, en el que se plantea una política de movilidad con un modelo cuyo alcance abarca, entre otros aspectos, la racionalización del uso de vehículo particular, entendiéndose esto como que *"El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes"*<sup>1</sup>.

Así mismo y considerando que el Plan Maestro de Movilidad *"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, (...) "*, este fijó como uno de los objetivos específicos el de dar prioridad a sistemas de movilidad sostenibles, incentivando el uso del transporte público o medios alternativos, siendo uno de estos el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Con relación al tema de la iniciativa, vale mencionar que con el Decreto Distrital 596 de 2014<sup>2</sup> se adoptó en Bogotá el Sistema de Bicicletas Público (SBP), entendiéndose este como *"(...) el conjunto organizado de elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar a los ciclistas usuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público.(...)"*, y se estableció que este operaría en la jurisdicción del Distrito Capital, siendo la Secretaría Distrital de Movilidad la entidad que lidere las políticas, programas o proyectos que se requieran para su implementación y operación, así como las reglas para su funcionamiento, accesibilidad y financiamiento, y que de acuerdo con la exposición de motivos sirvió de fundamento para la construcción de la presente iniciativa.

También se contempla el aprovechamiento económico de los componentes del Sistema como fuente de financiación del mismo, sobre lo que es pertinente mencionar que el Decreto Distrital 552 de 2018 *"Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones"*, es el marco normativo aplicable a las actividades temporales que se desarrollen en el espacio público en Bogotá D.C., con el objeto de obtener

<sup>1</sup> Decreto Distrital 319 de 2006. *"(...) Artículo 7. Política. La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es: (...) 5. Racionalización del vehículo particular: (...) "*

<sup>2</sup> Decreto Distrital 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"*



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

recursos derivados de retribuciones por el uso del mismo que permitan aportar al mantenimiento y sostenibilidad del espacio público.

Por su parte, el Concejo Distrital con el Acuerdo 708 de 2018 fijó los lineamientos para la elaboración y formulación de la política pública de la bicicleta en Bogotá D.C., la cual se implementaría con el objeto que los ciudadanos que escojan la bicicleta como su medio de transporte cuenten con las "(...) garantías de infraestructura, seguridad y reconocimiento de acuerdo con los enfoques planteados en este Acuerdo, en igualdad de condiciones con las que cuentan quienes utilizan cualquier otro medio de transporte.(...)".

En este mismo marco se determinan los elementos del espacio público sobre los cuales es posible adelantar actividades que generen aprovechamiento económico fijando en cabeza del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público la actualización de la información sobre las actividades permitidas y las entidades administradores de espacio público, identificándose también los que serán gestores del aprovechamiento económico del mismo.

Con relación al texto de la iniciativa, en el epígrafe se menciona la presentación de lineamientos para la construcción de una política pública referida al Sistema de Bicicletas Público (SPB), el cual no guarda relación con el contenido del proyecto por cuanto dichos lineamientos no se relacionan de manera general, sino que fija acciones concretas a ejecutar por parte de los entes territoriales.

Adicionalmente, en el artículo 2 sobre las definiciones es importante mencionar que la que se relaciona como de "Transporte Sostenible" no corresponde realmente con una definición<sup>3</sup> de que es este tipo de transporte, sino que describe los efectos que podría tener el adoptarlo o acceder al mismo.

Con relación a lo dispuesto en el artículo 4 del proyecto, este no guarda concordancia con lo que dice el epígrafe por cuanto en el mencionado artículo se incluye que cada ente territorial debe, dentro el plazo allí establecido, adoptar dicho Sistema, actividad que no debería consagrarse como de carácter imperativo por cuanto en el mismo artículo se fija la obligación de adelantar estudios de tipo técnico, jurídico y económico para determinar si la adopción del sistema es viable o no, pudiendo ser contradictoria en si misma pues considera la posibilidad que la implementación no sea posible.

Sobre las obligaciones de las entidades territoriales que se dispone deben asumir en los términos del artículo 6 de la iniciativa, es importante mencionar que el Congreso de la República en el ejercicio de las facultades otorgadas por el artículo 150 de la Constitución política no cuenta con la de reglamentar las funciones y la prestación de los

<sup>3</sup> De consulta efectuada en [www.rao.es](http://www.rao.es):

"Definición: 1. f. Acción y efecto de definir.

2. f. Proposición que expone con claridad y exactitud los caracteres genéricos y diferenciales de algo material o inmaterial. (...)"

Carrera 30 N. 25 - 90  
Código Postal 111311  
Pisos 1,5,8 y 13  
PBX 335 8000  
[www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)  
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS

servicios a cargo de los entes territoriales, invadiendo de esta forma la competencia que constitucionalmente se le ha asignado a las asambleas departamentales y a los concejos distritales y municipales.

De lo anterior es posible concluir que la iniciativa en los términos que se ha planteado no correspondería con el objeto que se espera alcanzar, en especial por que como se mencionó previamente no se definen lineamientos generales y resulta imponiendo actividades a los entes territoriales para lo que no se encuentra constitucional ni legalmente facultado.

## ANÁLISIS TÉCNICO

La Dirección de Políticas Sectoriales de acuerdo con sus competencias se pronunció como sigue:

Considerando los fundamentos jurídicos presentados en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 320 de 2019, es necesario poner de presente que en Bogotá se expidió el Acuerdo 708 de 2018 *"Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*, el cual propone los siguientes lineamientos:

- Fomento y promoción.
- Multimodalidad.
- Garantía de infraestructura.
- Pedagogía y cultura ciudadana.
- Seguridad vial.
- Seguridad personal.

Los lineamientos contenidos en el Acuerdo desarrollan los mismos temas propuestos en el Proyecto de Ley, por lo que se puede decir que Bogotá ya ha adelantado el trabajo de lo que se propone como responsabilidad para las entidades territoriales.

Adicionalmente el citado Acuerdo ordena al Gobierno Distrital: diseñar, implementar y divulgar una política que recoja los lineamientos establecidos. En cumplimiento de ese Acuerdo, la Secretaría de Movilidad como cabeza de sector responsable del tema, radicó en febrero del presente año la propuesta de Política Pública de la Bicicleta, y se espera que como resultado de la fase de agenda pública el sector Movilidad presente el documento de diagnóstico e identificación de factores estratégicos a partir del cual se presentarán las propuestas de solución y los temas prioritarios a atender, sin desconocer los lineamientos trazados por el Concejo Distrital, que como se mencionó anteriormente recogen las intenciones del proyecto de ley en estudio.

Por lo expuesto anteriormente se considera que para el caso de Bogotá el proyecto de ley



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

presentado no es prioritario pues el mismo tema ya ha sido abordado por el Concejo y se encuentra en desarrollo por parte de la Administración Distrital.

La Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos de esta Secretaría, dentro de sus competencias se pronunció técnicamente sobre el Proyecto de Acuerdo en el siguiente sentido:

1. Con relación al aspecto ambiental, menciona en los FUNDAMENTOS JURÍDICOS que se espera dar cumplimiento a las metas del Acuerdo de París. Sin embargo, antes de citar esta meta se recomienda contextualizar de que trata ese acuerdo y que relación guarda con el tema de interés para este proyecto de ley o relacionar bajo qué argumentos se establecieron las directrices.
2. En la página 22 del documento, se relaciona la Figura 2 "Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente", la información no es legible, y cita la comparación con otros países de Latinoamérica sin entrar en un análisis de dicha comparación. Adicionalmente, no existe una Figura 1 y pasa directo a la Figura 2.
3. La información que suministra la Figura 3 "Sectores con oportunidades de mitigación" no es legible.
4. Con relación a los FUNDAMENTOS SOCIOECONÓMICOS de la página 26, el primer párrafo trata sobre las cifras de la Organización Mundial de la Salud, por contaminación del aire y daños en cultivos por lluvia ácida; se recomienda relacionar la cita y el año de donde se sustenta este comentario, de esta forma se puede dar una mejor transición al siguiente párrafo donde se aterriza esta problemática a nivel nacional.
5. En la página 27, se relaciona el ámbito social y el generacional del uso de la bicicleta. Este es un tema de mucho peso y determinante del uso de la bicicleta en Colombia, no solo visto como una actividad de desplazamiento básico para las actividades cotidianas, sino como un incentivo que cada día tiene más fuerza en temas turísticos, de esparcimiento, de consolidación de comunidades y como uno de los deportes en los que se destacan colombianos a nivel mundial. El uso de la bicicleta se ha convertido en un ideal de actividades los fines de semana para muchas personas, pero generacionalmente ha estado presente en los hogares colombianos de todas las clases sociales y definitivamente se convierte en una excelente estrategia para incentivar el turismo en todo el territorio aportando a la economía de los diferentes municipios del país. Se recomienda dar mayor énfasis a este aspecto, pues será un sustento valioso en la adopción de la política del sistema de bicicleta públicas.

Carrera 30 N. 25 - 90  
Código Postal 111311  
Pisos 1,5,8 y 13  
PBX 335 8000  
www.sdp.gov.co  
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

**COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO.**

Sin comentarios al articulado.

**¿GENERA GASTOS ADICIONALES AL DISTRITO?**

Sí  No  Este concepto corresponde emitirlo al sector coordinador que para el presente caso es la secretaría distrital de Movilidad.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Sí  No  Corresponde pronunciarse por competencia a la Secretaría Distrital de Hacienda.

**VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)**

Proyecto Viable:

Sí  No

~~Atentamente~~

**ANDRÉS ORTIZ GOMEZ**  
Secretario Distrital de Planeación

Vo.Bo. Concepción Castañeda. Asesora de Despacho

Aprobó: Camilo Cardona Casils - Subsecretario Jurídico.  
Mauricio Enrique Acosta Pinilla - Subsecretario de Planeación Territorial.  
Paola Gómez Campos - Subsecretaria de Planeación Socioeconómica.

Revisó: Miguel Henao Henao - Director de Análisis y Conceptos Jurídicos.  
Eduardo Nates Morón - Director de Vías, Transporte y Servicios Públicos.  
Diana Marceta Daza Rodríguez - Directora de Políticas Sectoriales

Proyectó: Erika Lucía Torres Roa - P.E. Dirección de Análisis y Conceptos Jurídicos.  
Ivonne Janeth Velásquez Hernández - Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos.  
Jenny Rocío Calderón Cortés - Dirección de Políticas Sectoriales



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS  
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO  
FECHA\_29 de mayo de 2019\_**

SECTOR QUE CONCEPÚA: Secretaría Distrital de Movilidad

NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY  ACTO LEGISLATIVO   
EN SENADO: LEY  ACTO LEGISLATIVO  AÑO: 2019  
AÑO: \_\_\_\_\_

ORIGEN DEL PROYECTO \_\_\_\_\_ FECHA DE RADICACIÓN \_\_\_\_\_ COMISIÓN \_\_\_\_\_

ESTADO DEL PROYECTO \_\_\_\_\_

**TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

*"Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP), y se dictan otras disposiciones"*

**AUTOR (ES) PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

Honorable Representante: Fabián Díaz Plata

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

*"(...)Sentar las bases de la política pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Esto permite contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes."*

**EMITE COMENTARIO AL TEXTO: (señalar con una X)**

Inicial	<input checked="" type="checkbox"/>	1ra Ponencia	<input type="checkbox"/>	2da Ponencia	<input type="checkbox"/>	3ra Ponencia	<input type="checkbox"/>
---------	-------------------------------------	--------------	--------------------------	--------------	--------------------------	--------------	--------------------------

**COMPETENCIA LEGAL PARA PRESENTAR ANALISIS A LA INICIATIVA POR PARTE DEL SECTOR**  
SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

**ANALISIS JURIDICO**

Desde el aspecto jurídico, se informa lo siguiente:  
  
El proyecto de ley no es claro, teniendo en cuenta que, en sus primeros artículos, denota el propósito de sentar las bases para el establecimiento de una política pública de Sistema Público de Bicicletas; sin embargo, en los siguientes artículos determina la forma de implementación de dicha política,





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

dando un plazo de 3 años a las autoridades locales para ejecutarla, con base en un estudio de viabilidad técnica, económica y jurídica.

De modo tal que, el proyecto de ley no establece principios generales o criterios técnicos genéricos, sino que es demasiado específico, lo cual puede llegar a ser un obstáculo al momento de aplicar la norma, máxime cuando se da un tiempo a todas las autoridades locales del país para implementar este sistema.

Se debe aclarar el objeto del proyecto de ley, en lo relativo al incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte ambientalmente sostenible, así como los beneficios que trae para el medio ambiente el uso de la bicicleta. Esto, en consideración a que la Ley 1811 de 2016, reguló lo correspondiente a promover el uso de este tipo de medio de transporte, contribuyendo así en la mitigación del impacto ambiental.

Ampliar las definiciones contenidas en el proyecto de ley, incluyendo términos como: Sistema Público de Bicicletas, zonas de transporte público, ciclorutas (Acuerdo 79 de 2003), etc. Así mismo, se sugiere incluir en el proyecto de ley, las definiciones contenidas en el Decreto Distrital 596 de 2014. De igual forma, es pertinente que se revise la definición de cicloparqueaderos ya que está excluyendo a todos aquellos que no hagan parte del SBP, lo cual puede resultar excesivo en la medida en que seguirá existiendo este tipo de infraestructura privada que voluntariamente no desee hacer parte del SBP.

El artículo 4 del proyecto de ley establece que la financiación del SBP se encuentra circunscrito a los recursos de cada administración, sin contemplar otros medios de financiación que pueden ser usados con este fin. Ejemplo de éstos son las APP, contratos de concesión, cobro de tarifas que soporten el servicio, etc.

Respecto del literal b) del artículo 5 del proyecto, debe contemplarse las consecuencias, cuando el estudio de demanda evidencie la necesidad de disminución del número de bicicletas en cada cicloparqueadero. En cuanto a la periodicidad con la que se debe adelantar la revisión y las medidas acordadas con la misma (literal c) artículo 5), es necesario determinar los criterios que se tendrán en cuenta para determinar dicho plazo, esto es, número de viajes realizados, distancias recorridas, aspectos topográficos, aspectos climáticos, etc. Lo anterior, teniendo en cuenta que este es un aspecto que impacta en la seguridad de los usuarios del SPB y de la ciudadanía en general.

Ahora bien, en lo relativo al literal b) del artículo 6 del proyecto de ley, determina como una de las características con las que debe contar el SBP es la de cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público, no es claro si se refiere a todos los portales, estaciones, paraderos, zonas amarillas. De ser afirmativa la respuesta, esta infraestructura sería excesiva, tanto en número, como en distancia de una a otra.

Finalmente, desde la experiencia de Bogotá, se encuentra que para la operación de los sistemas de bicicletas públicas, las prohibiciones consagradas en el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito Terrestre se constituyen en un obstáculo para su óptima operación, razón por la cual, se sugiere agregar un párrafo en este artículo, en el que se señale que en caso de vehículos de movilidad personal como las bicicletas y patinetas, será la autoridad de tránsito local la que determine, mediante un estudio que contemple factores de seguridad vial, el levantamiento de estas restricciones en ciertas zonas del Ente Territorial.

PA01-PR01-M001 V.1.0

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

info: Línea 195

BOGOTÁ  
Página 2 de 5  
MEJOR  
PARA TODOS



## ANÁLISIS TÉCNICO

Desde los aspectos técnicos se encuentra que el Proyecto de Ley no ofrece lineamientos para la Política Pública, sino que define aspectos específicos, sin considerar que el contexto y las necesidades pueden variar en cada entidad territorial obligada a implementar un Sistema de Bicicletas Públicas. De manera específica, se ponen a consideración los siguientes comentarios sobre el Proyecto de Ley:

### **Define aspectos técnicos demasiado específicos que deben ser determinados por las autoridades locales**

Los sistemas de alquiler de bicicletas han evolucionado desde la aparición de la primera generación de sistemas. En la actualidad, en el contexto internacional se encuentran sistemas de tercera generación y han surgido en los últimos dos años una cuarta generación, que corresponde a sistemas sin anclaje con características técnicas, financieras y jurídicas muy diferentes a las anteriores generaciones.

De acuerdo con esto, es inconveniente definir en una Ley de la República características técnicas muy específicas, que puedan ir en contravía de las condiciones locales o que puedan resultar contrarias a nuevos modelos de negocio que puedan surgir. Por ejemplo:

- Definir que el monitoreo en tiempo real de la ocupación de estaciones deba hacerse mediante una red GPRS podría resultar obsoleto ante la aparición de una nueva tecnología, cuya adopción resultaría ilegal.
- Determinar la necesidad de contar con *"Cicloparqueaderos en todas las zonas de transporte público a fin de integrarlo con el sistema de la red de transporte"* puede resultar excesivo frente a las condiciones locales, máxime cuando no se diferencia qué ciudades estarán obligadas a implementar sistemas de bicicletas públicas.
- Definir que corresponde a la administración local realizar una revisión periódica del estado de las bicicletas y tomar las medidas acordes con esta revisión también podría ir en contra de modelos de negocios en los que un tercero es el operador del sistema, como se mostrará más adelante.
- Definir que la construcción de ciclorrutas es un componente del Sistema de Bicicletas Públicas sugiere que ésta debe construirse bajo el mismo instrumento jurídico. Aunque es imprescindible contar con infraestructura exclusiva para ciclistas para garantizar el éxito de un Sistema de Bicicletas Compartidas, es necesario aclarar que esto es obligación de la administración local, pero no del sistema mismo.

Adicionalmente, se encuentran incisos que no son suficientemente claros. Por ejemplo, no es evidente la intención del legislador al incluir *"Deberá contar con un sistema de señalización de transporte de bicicletas distintivo y de fácil identificación"* como características de los sistemas.

### **No considera los diversos modelos de negocio**

El Proyecto de Ley debe partir de reconocer que, de acuerdo con las condiciones locales, podrían existir diversas fuentes de recursos para financiar la implementación, operación y mantenimiento



del sistema que incluyen cobros al usuario, ingresos por explotación publicitaria del sistema, ingresos de donaciones, entre otros, y no solamente aportes públicos.

Además, el Proyecto de Ley debe reconocer que existen diversos modelos de propiedad y modelos de relaciones jurídicas con los operadores. Entre estos posibles modelos se encuentran los siguientes:

- **Modelo de propiedad**
  - Completamente público
  - De propiedad pública y operación privada
  - Privado con relación formal con la ciudad
  - Privado sin relación formal con la ciudad.
  
- **Modelos de relaciones jurídicas**
  - Contrato bajo el esquema de APP
  - Contrato de Concesión
  - Contrato de Compraventa (para los bienes y equipos)
  - Contrato de Prestación de Servicios (para la operación)
  - Contrato de Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público
  - Permisos de operación o de uso del espacio público.

En este momento, el Proyecto de Ley sugiere un enfoque a modelos de propiedad pública. Es necesario que, por el contrario, permita a las autoridades locales aplicar el modelo que mejor se ajuste a sus necesidades, de acuerdo con el análisis técnico, financiero y jurídico que el mismo Proyecto de Ley solicita.

#### **El Proyecto de Ley debe contribuir a regular la actividad**

El Proyecto de Ley debe constituir una oportunidad para regular el uso del espacio público por parte de usuarios de bicicletas compartidas, otros ciclistas y usuarios de patinetas. Por ejemplo, en la actualidad el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito Terrestre prohíbe estacionar vehículos, sin ninguna distinción de su tipología, sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación. De esta manera, existe un impedimento legal para la instalación de estaciones de sistemas de bicicletas sobre andenes, plazas y parques, ya que las bicicletas son vehículos a la luz de las definiciones del mismo Código. De la misma forma, para los usuarios también estaría prohibido dejar las bicicletas compartidas en andenes, parques y plazas, aun cuando las condiciones de los espacios hagan viable el estacionamiento sin afectación a los peatones.

El proyecto de Ley debe establecer la posibilidad de realizar cobros al usuario como una alternativa de financiación del sistema, de acuerdo con los estudios que cada autoridad local realice. Es necesario recordar que las tasas y tarifas para uso de servicios públicos requieren el cumplimiento de condiciones fijadas en la Constitución y en la Ley. Por otro lado, en caso de que se trate de un servicio privado de alquiler de bicicletas, no sería necesaria la regulación de la misma.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY**

**SECTOR QUE CONCEPTÚA:** Gestión Jurídica

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:** 320-/2019-Cámara AÑO: 2019

**ESTADO DEL PROYECTO** \_\_\_\_\_

**TÍTULO DEL PROYECTO**

*"Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones "*

**AUTOR (ES)**

Representante a la Cámara León Fredy Muñoz Lopera

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**

Sentar las bases de la Política Pública sobre el Sistema de Bicicletas Público (SBP) con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, saludable y ambientalmente sostenible. Permitiendo contribuir a la disminución de las emisiones de CO2, reducir la congestión vial, facilitar la movilidad y velar por la salud de los residentes, integrando el uso de la bicicleta al sistema de transporte masivo, público o regional.

**FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA (ANÁLISIS DEL SECTOR COORDINADOR)**

El inciso primero del artículo 114 de la Constitución Política establece que le corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

**ES COMPETENTE**

SI  NO

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

## ANÁLISIS JURÍDICO

El Congreso de la República es competente para reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración de conformidad con el primer inciso del artículo 114 de la Constitución Política.

En ese orden de ideas el proyecto de Ley se enmarca en un quehacer legislativo continuo que a través de los últimos años 25 años aproximadamente ha venido propiciando la expedición de leyes que buscan 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.

Al respecto es importante recordar que de acuerdo con el literal b) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Es así como el uso de la bicicleta como modo de transporte terrestre ha sido reconocido y regulado por la Ley, entre otros, a través del párrafo primero del artículo 68 de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* y los artículos 94 y 95 ídem, este último modificado por el artículo 9 de la 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."*

De esta creciente relevancia normativa que ha ido adquiriendo el tema del uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional pueden citarse otros ejemplos como es el caso de la Ley 1083 de 2006 *"Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones"* la cual en su artículo 1° establece que 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 9° de la Ley 388 de 1997, formulando y adoptando Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la citada ley.

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
[www.bogotajuridica.gov.co](http://www.bogotajuridica.gov.co)  
Info: Línea 185



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

Igualmente es relevante citar el artículo 1 de la 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"*, toda vez que en el mismo se establece como objeto de la referida Ley "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". (Subrayado fuera de texto).

Así mismo, en el Distrito Capital se ha propiciado una normatividad acorde con esta tendencia global y nacional; es así como el artículo 26 del Decreto Distrital 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"* establece que: *"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"*.

En este contexto el Distrito Capital a través de la Secretaría Distrital de Movilidad formuló los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema de Bicicletas Públicas para la ciudad de Bogotá, en los cuales se definieron los principales componentes y lineamientos para su adecuada implementación, toda vez que la puesta en marcha del Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá ha sido un objetivo de la ciudad; y en virtud de ello se expidió el Decreto Distrital 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"*, norma que se cita como antecedente del proyecto de Ley. En este punto es procedente traer en cita algunos apartes de la referida norma:

**"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 ciclistas usuarios de Bogotá su movilización o desplazamiento por la ciudad, utilizando bicicletas de uso público. (...)**

**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: (...)*

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

Carrera 8 No. 10 - 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 9813000  
www.bogotaluridica.gov.co  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

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 (...)" (Subrayado fuera de texto).

Así mismo es importante resaltar que el contenido del proyecto de Ley "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones" aporta elementos importantes para crear condiciones que permita al nuestro país cumplir con los compromisos ambientales internacionales adquiridos a través de la suscripción de Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático – Acuerdo de París y su participación en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU.

Cabe decir igualmente que el contenido del proyecto de Ley es concordante con los artículos 79 y 80 de la Constitución Política y el desarrollo jurisprudencial que han tenido por parte de la Corte Constitucional en lo que hace al derecho a un ambiente y los deberes del Estado para garantizarlo, protegerlo y prevenir los factores que lo pueden deteriorar.

Se puede afirmar entonces que el contenido del proyecto de Ley "Por medio del cual se presentan los lineamientos para la elaboración de la Política Pública del Sistema de Bicicletas Público (SBP) y se dictan otras disposiciones" es coherente con una tendencia Global, Nacional y Distrital que frente a complejas problemáticas derivadas del uso de transportes basados en combustibles fósiles, ha propendido por estimular la utilización de la bicicleta como una actividad que genera impacto positivo en la sostenibilidad medioambiental, la movilidad, las salud de los ciudadanos y el uso apropiado del espacio público.

Por último, es de destacar que su articulado hace parte de la libertad de configuración del Legislador y en éste no se vislumbra impacto negativo en la naturaleza y funciones del Distrito Capital.

#### ANÁLISIS FINANCIERO

Secretaría Distrital de Hacienda

#### ANÁLISIS TÉCNICO

Corresponde hacerlo al sector Coordinador que es la Secretaría Distrital Movilidad.

Carrera 8 No. 10 – 65  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Por último, se sugiere utilizar el término "estación" para designar los espacios en los que se pueden ubicar las bicicletas compartidas. Esto con el fin de diferenciarlo de los cicloparqueaderos ya instalados en el espacio público.

MODIFICACIONES  
AL ARTICULADO

JUSTIFICACIÓN

--	--

GENERA GASTOS ADICIONALES AL DISTRITO?

Si  No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si  No

Este concepto se remitió a la Secretaria Distrital de Hacienda?

Si  No

VIABILIDAD DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Proyecto Viable:

Si  No

*Bogotá mejor para todos,*

  
JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN  
Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó: Ingrid Joanna Portilla Galindo – Subsecretario de Política de Movilidad (E) *portilla*  
 Revisó: Paulo Andrés Rincón Garay – Director de Normatividad y Conceptos *garay*  
 Deyanira Ávila Moreno – Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón *avila*  
 Projectó: Claudia Durán Sánchez - Abogada DNC *dsanchez*  
 María Fernanda Aidana Rincón - Abogada DNC *aidana*  
 Francisco Javier Victoria Jaramillo – Contratista SBP *Foyn*

PA01-PR01-MD01 V.1.0

AC 13 No. 37 – 35  
Tel: 3649400  
www.movilidadbogota.gov.co  
info: Línea 195

BOGOTÁ  
Página 5 de 5  
MEJOR  
PARA TODOS





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

**COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO**

En el artículo 2 del proyecto de Ley se sugiere revisar la definición que se hace de "Transporte Sostenible", toda vez que allí se encuentra los resultados que arroja adoptar un transporte sostenible, pero no se determinan las características del mismo.

En el artículo 6 del proyecto se propone adicionar en el literal a) después de "campañas pedagógicas" las palabras "y de cultura ciudadana" teniendo en cuenta los resultados exitosos que han tenido los programas de cultura ciudadana en el Distrito Capital en temas tan sensibles y diversos como el comportamiento en las vías, el fenómeno de habitabilidad de calle, la reducción del machismo, etc.

Igualmente se sugiere unificar en una sola redacción los contenidos de los literales D) y E), así como de los literales G) y J) del artículo 7 del proyecto.

**¿GENERA GASTOS ADICIONALES?**

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_ con base en lo expuesto en el acápite de análisis financiero.

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cual

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

**IMPACTO DEL PROYECTO**

APOYA la iniciativa legislativa:


SI \_\_\_\_\_ TOTAL \_\_\_\_\_ PARCIAL \_\_\_\_\_

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAD SI \_\_\_\_\_ NO

Atentamente,

  
**GLORIA EDITH MARTÍNEZ SIERRA**  
Subsecretaria Jurídica

  
**MÓNICA MARÍA CABRA BAUTISTA**  
Directora Distrital de Doctrina y  
Asuntos Normativos (E)

Proyectó: Fernando Pachón Piñeros  
Revisó: Mónica María Cabra Bautista  
Aprobó: Gloria Edith Martínez Sierra

Carrera 8 No. 10 - 85  
Código Postal: 111711  
Tel: 3813000  
www.bogotajuridica.gov.co  
Info: Línea 195



Certificado No. SG 2018007982

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**