 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA			
	PONENCIA			
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:

COMISION TERCERA

PONENCIA AL PROYECTO DE ACUERDO No. 083 DEL 14 DE OCTUBRE DE 2022

CONCEJAL PONENTE

- **H.C NELSON MANTILLA BLANCO**

Honorables Concejales

Me correspondió por designación de presidencia, realizar la ponencia para el estudio en primer debate del Proyecto de acuerdo No. 083 **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD PERSONAL Y EVITAR LA ACCIDENTALIDAD DE LOS CICLISTAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”** el cual me permito presentar las siguientes consideraciones:

OBJETO DEL PROYECTO

Este proyecto de acuerdo municipal tiene por objeto establecer medidas para garantizar la seguridad personal y evitar la accidentalidad de los ciclistas en el Municipio de Bucaramanga.

Desde la agencia nacional de seguridad vial (ANSV), se trabaja por el proteger y salvaguardar la vida de los ciclistas, uno de los actores más vulnerables de la vía, junto a los peatones y motociclistas, desarrollando diferentes programas e iniciativas de pedagogía y sensibilización para la construcción de una cultura más sólida y fortalecida basada en la corresponsabilidad, el autocuidado y el buen comportamiento seguro de todos los actores viales.


La Estrategia 2019 – 2030 de la Bicicleta como Medio de Transporte para Bucaramanga y su Área Metropolitana, adoptó el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM), bajo el enfoque de “prosperidad urbana” promovido por ONU-Habitat, establece unas metas e indicadores de seguridad en el uso:

1. Dentro del principio de Seguridad en el uso, el componente Seguridad Personal incluye hitos relacionados a un sistema de registro:

INDICADOR TÍPICO	META 2019	META 2025	META 2030
Existencia de sistema adecuado de seguimiento a robos de bicicletas y sus resguardos. -Cantidad de robos de bicicletas en la ciudad y en zonas deparadas. -Cantidad de ataques a personas en bicicleta. -Cantidad de incidentes de acceso callejero a personas en bicicleta. -Existencia de rutas ciclistas con funciones de seguridad personal a ciclistas. -Cantidad de cámaras de seguridad instaladas a lo largo de la red de ciclo-infraestructura.	-Existencia de sistema de seguimiento y resguardo de robos de bicicletas implementado. -Hitos de un sistema de registro implementado. -Cantidad de robos de bicicletas. -Conocimiento apropiado de cantidad y lugares de ataques a personas en bicicleta. -Cantidad de rutas de bicicletas implementadas y robos de bicicletas implementadas. -Hitos de una línea de atención de emergencia que atiende a robos y ataques de ciclistas. -Hitos de cámaras de seguridad en una zona de alto robo en la red de ciclo-infraestructura se ha implementado.	-Existencia de sistema de seguimiento y reducción de robos de bicicletas implementado e integrado con otras ciudades del país. -Cantidad de robos de bicicletas en el sistema de registro. -Cantidad de robos de bicicletas en comparación con 2020. -Cantidad de ataques a personas en bicicleta en comparación con 2020. -Existencia de una cámara instalada por cada kilómetro de ciclo-infraestructura.	-Existencia de seguimiento y reducción de robos de bicicletas implementado e integrado con otras ciudades del país. -Cantidad de robos de bicicletas en el sistema de registro. -Cantidad de robos de bicicletas en comparación con 2020. -Cantidad de ataques a personas en bicicleta en comparación con 2020. -Existencia de una cámara instalada por cada kilómetro de ciclo-infraestructura.

Fuente: (Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, 2018).

“Se espera que se hayan registrado 1.000 bicicletas para el 2025 y 3.000 para el 2030. Para el 2025 se espera mejorar el conocimiento sobre las dinámicas de hurtos de bicicletas con una aplicación móvil para monitorear zonas inseguras; que se creen campañas de cultura ciudadana sobre seguridad y robo de bicicletas,

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA			
	PONENCIA			
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:

y se instale una cámara por cada kilómetro de la ciclorred, especialmente en zonas de alto riesgo. Se espera que, para el 2025, los robos se reduzcan en un 30% y los atracos en un 20%, y que para el 2030 haya 50% menos robos y 30% menos atracos”, Área Metropolitana de Bucaramanga, Alcaldía de Bucaramanga & ONU-Habitat (2018). La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana. (C. Pardo, M. Moscoso, C. Olivares Medina, T. van Laake, D. Gómez, & I. Herrera, Eds.). Bucaramanga.

2. En el componente Seguridad Vial los hitos consisten en reducir en un 50% los siniestros que involucren ciclistas:

Tabla 20. Componente Seguridad vial.

INDICADOR TÍPICO	META 2019	META 2025	META 2030
<ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de siniestros con bicicleta. - Cantidad de muertes en bicicleta. - Cantidad de capacitaciones para conductores (varios modos) sobre la convivencia vial y seguridad vial como parte del curso de comparendos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento de cantidad de hospitalizados, heridos y muertos en bicicleta. - Se ha definido un programa de capacitaciones con conductores (incluyendo en capacitación para obtener su licencia de conducción). - Se han implementado 100 capacitaciones al público sobre protección al ciclista (como parte de curso de comparendos). 	<ul style="list-style-type: none"> - 10% menos ciclistas hospitalizados en comparación con 2020. - Reducir en 40% la cantidad de muertos por cada 100 mil viajes en bicicleta en comparación con 2020. - 50% menos siniestros que involucren ciclistas. - Se han implementado 100 capacitaciones cada año sobre la protección al ciclista. 	<ul style="list-style-type: none"> - 25% menos ciclistas heridos en comparación con 2020. - Reducir en 80% la cantidad de muertos por cada 100 mil viajes en bicicleta en comparación con 2020. - Se han implementado 100 capacitaciones cada año sobre la protección al ciclista.

Fuente: (Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana, 2018).


“Se espera que 10% menos ciclistas sean hospitalizados por siniestros viales en el 2025, en comparación con el 2020, y 25% menos en el 2030. Además, se espera reducir en 40% la cantidad de muertos por cada 100.000 viajes en bicicleta en el 2025, en comparación con el 2020, y para 2030 se busca reducir en 80% esta cifra. Se realizarán 100 capacitaciones para el 2025 y 100 más para el 2030”. Área Metropolitana de Bucaramanga, Alcaldía de Bucaramanga & ONUHabitat (2018). La bicicleta como medio de transporte: Estrategia 2019-2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana. (C. Pardo, M. Moscoso, C. Olivares Medina, T. van Laake, D. Gómez, & I. Herrera, Eds.). Bucaramanga.

El objetivo de la Estrategia de la bicicleta como medio de transporte en Bucaramanga y su Área Metropolitana, es mejorar las condiciones para que la bicicleta se pueda usar de manera segura y equitativa, al mismo tiempo que se mejoran las condiciones urbanas para toda la comunidad en el municipio de Bucaramanga y su área metropolitana.

Durante el año 2018 fallecieron en Colombia 388 ciclistas y 2.772 resultaron heridos en siniestros viales, así mismo, para el año 2019, el 29.8% de siniestros con ciclistas fallecidos o lesionados se dieron en horas de la noche, en el intervalo de 6:00 pm a 8:00 pm.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV, hace un llamado de atención a los usuarios de bicicletas para que utilicen los elementos de protección y creen conciencia de la importancia de su uso y de los beneficios, en materia de seguridad vial tiene, como es el uso de los elementos reflectivos “la agudeza visual del conductor de un vehículo se puede reducir hasta en un 70% en horas nocturnas. En el primer trimestre del año 2019, se determinó que el 29,8 % de los siniestros con ciclistas fallecidos o lesionados graves se dio en horas de la noche, encontrando su pico más alto en el intervalo de 6 pm a 8 pm”, Agencia Nacional De Seguridad Vial, ANSV”.

Las cifras de siniestralidad reflejadas para el 2020, el 62% de los usuarios de bicicletas fallecidos se dieron en la interacción con vehículos de carga, particulares y motociclistas. Por otra parte, el 74% de los ciclistas lesionados fue a causa de la interacción con motos y carros particulares, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 3 de 4

Para el año 2021, según registros de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), reporto que 471 ciclistas fallecieron tras siniestros viales registrados en las diferentes vías del territorio nacional.

Para el año 2021 se hurtaron 146 bicicletas, siendo el sector urbano el más afectado, según reporte de la policía del área metropolitana de Bucaramanga, a su vez para el año 2022 se han disminuido los hurtos gracias al apoyo que brindan las autoridades con la implementación de estrategias como “Rutas Seguras” y “Guardianes de la Bicicleta” donde patrulleros hacen los diferentes recorridos en la ciudad, con el fin de reducir el hurto de bicicletas en la ciudad y brindar seguridad a los ciclistas.

El hurto de bicicletas es una amenaza diaria para quienes usan a diario este tipo de transporte o para quienes salen hacer una actividad deportiva, ante este flagelo y como estrategia a través de la implementación del sistema único de registros de bicicletas, se busca que los ciudadanos registren sus bicicletas que demuestran el vínculo entre propietario y bicicleta, para poder demostrar la propiedad sobre las bicicletas en caso de robo, con el fin de reducir los hurtos de bicicletas y mejorar la seguridad de los ciclistas.

La guía de protección a ciclistas, tiene como objetivo lograr una movilidad segura entre todos los actores viales, en especial los más vulnerables como los ciclistas, de esta manera, esta guía es una herramienta que permite a los usuarios viales conocer los diferentes comportamientos que ponen en riesgo al ciclista y como se pueden prevenir. A su vez, da a conocer los derechos y deberes que deben ejercer como ciclista, para una adecuada interacción con los demás actores en la vía.


La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la guía de protección a ciclistas, recomienda a los ciclistas unos derechos y deberes en la movilidad, que les permita convivir en la vía con los demás actores viales, mediante la Ley 1811 de 2016 y la Ley 769 de 2002, normatividad que confiere derechos y deberes a los ciclistas, estos son:

Los ciclistas tienen derecho a:

1. Ser integrados al sistema de movilidad.
2. Utilizar la calzada vehicular, incluso en lugares donde haya ciclo-infraestructura.
3. Usar exclusivamente los espacios de ciclo-infraestructura que fueron diseñados para ellos.
4. Tener prioridad de uso de la vía por su vulnerabilidad.
5. Llevar acompañante mediante el uso de dispositivos diseñados para ello.
6. Ser adelantados con una distancia de vida de 1,5 metros.

Los ciclistas tienen como deber:

1. Conocer y respetar las normas y señales de tránsito.
2. Utilizar la calzada vehicular ocupando un carril completo.
3. Ser visibles, utilizando prendas reflectivas y luz blanca en la parte delantera de la bici y roja en la parte trasera desde las 6:00 p.m., hasta las 6:00 a.m. y siempre que la visibilidad sea escasa.
4. Utilizar señales manuales para advertir a los demás de los movimientos que van a realizar.
5. Utilizar casco cuando sean menores de edad o estén haciendo actividades competitivas, deportivas o entrenamiento.
6. Darles prelación o prioridad a los peatones, dado que ellos son actores más

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 4 de 4

vulnerables.

7. No deben utilizar las vías destinadas exclusivamente para el tránsito de peatones y las vías exclusivas destinadas el transporte público.

8. No deben zigzaguar entre vehículos.

9. Utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, el ciclista, el peatón y el motociclista son denominados actores vulnerables, ya que, por las características asociadas a sus modos de desplazamiento, carecen de una barrera que los aisle de los impactos en siniestros viales y por lo tanto están desprotegidos.

Así mismo, la Organización Mundial de la Salud (OMS), recomienda que los ciclistas en su interacción con los otros actores viales se hagan visibles con medidas como: “Luces en la bicicleta, blanca adelante y roja atrás, Elementos adhesivos reflectantes que se pueden pegar a la bicicleta, casco y accesorios como morrales, Prendas de vestir reflectivas en la cotidianidad como chaquetas, chalecos, bandas en brazos o tobillos y Utilizar luces en el casco o reflectivos que sean adheribles”.

Entendiéndose que los actores más vulnerables son los ciclistas, según la Ley 1811 de 2016 donde establece que el ciclista tiene prelación en la vía debido a su vulnerabilidad, de la misma manera, el peatón, ya que no tienen ningún tipo de protección más que su propio cuerpo. Se busca tomar medidas de seguridad mediante la implementación de los elementos de protección, con el propósito de salvar y proteger la vida, lograr una movilidad segura en los actores más vulnerables como son los ciclistas.


Todos los actores viales se encuentran en constante convivencia, los ciclistas no son la excepción, tienen el derecho de transitar en la vía y el deber de aplicar y cumplir con las normas de tránsito.

Día a día aumenta el número de ciclistas en las vías del país, por lo que su protección se vuelve una prioridad, teniendo en cuenta su vulnerabilidad y con el fin de prevenir siniestros viales, se busca a través de la implementación de los elementos de protección ayudar a reducir los factores de riesgo ayudando a mitigar las fatalidades que se presentan a los ciclistas en las vías.

Se hace fundamental que los ciclistas sean conscientes de la importancia de hacerse visibles en las vías, mediante el uso de elementos de protección como usar luz frontal blanca y una luz trasera roja, llevar silbato pito o timbre, el uso de prendas reflectivas en las horas nocturnas e incluso para circular de día, se recomienda el uso de elementos reflectantes o fluorescentes, así mismo el uso del casco homologado por la norma técnica 5239, debidamente asegurado a la cabeza, estas medidas de seguridad son fundamentales para el autocuidado de los ciclistas para ser visibles frente a los demás conductores viales y evitar la siniestralidad.

Esta propuesta obedece a la necesidad de ayudar a mitigar los riesgos de accidentalidad vial con los ciclistas, mediante la implementación de elementos de protección como medidas de seguridad de autocuidado y de salvaguardia frente a una fatalidad vial.

Que se hace necesario diseñar y crear el Sistema Único De Registro De Bicicletas para la ciudad de Bucaramanga, como un proceso de registro y verificación del vínculo entre el ciudadano y la bicicleta, así mismo, fomentar una herramienta destinada a la disuasión del hurto de bicicletas y a mejorar la percepción de

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 5 de 4


seguridad y control a las bicicletas, otorgando una fuente de información a las autoridades y a la ciudadanía en general.

DESARROLLO DE LA PONENCIA

1. Por medio de este proyecto de acuerdo municipal 083 del 2022 se busca establecer medidas para garantizar la seguridad personal y evitar la accidentalidad de los ciclistas en el Municipio de Bucaramanga.
2. En su estructura normativa, el Proyecto de Acuerdo Municipal se sostiene mayormente en lo preceptuado en los acuerdos municipales No. 047 del 27 de noviembre del 2001, No.041 del 20 de agosto de 2009 y el Código de Tránsito (Ley 769 de 2002), en el Título III, Capítulo V, Artículo 94.
3. Se manifiesta en este proyecto de acuerdo el uso obligatorio del casco. Los ciclistas que transiten dentro del área urbano y rural de la ciudad de Bucaramanga, tendrá que utilizar casco de seguridad bien abrochado. El casco debe cumplir las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatines y patines de rueda" del 31 de mayo de 2004, o la que la modifique o sustituya.
4. Se busca con el presente proyecto que los ciclistas lleven luz blanca en la parte delantera roja en la parte trasera, además, deben vestir chalecos reflectivos en horario nocturno, desde las 6:00 pm a las 6:00 am y, siempre que la visibilidad sea escasa.
5. Asimismo, los ciclistas deberán contar con un sistema de frenos efectivo y en buen estado, así mismo deben llevar un pito, timbre o corneta con la intensidad necesaria para advertir a otros su tránsito.
6. Que La Dirección de Tránsito de Bucaramanga se encargará de velar por el uso exclusivo de ciclistas en el ciclo ruta o ciclo – infraestructura, y, deberá asignar los bici - agentes en puntos estratégicos para prohibir su uso a motociclistas, vehículos, vendedores estacionarios y demás personas que obstaculizan el paso a los bici - usuarios, monopatines, y patines de rueda.

Por otra parte, se creará se creará el Sistema Único De Registro Obligatorio De Bicicletas para la ciudad de Bucaramanga, con el fin de que las autoridades competentes cuenten con una base de datos centralizada sobre la totalidad del número y características de las bicicletas que se movilizan en la ciudad de Bucaramanga.

7. Que La alcaldía de Bucaramanga a través de la Secretaría De Educación, se encargará de fomentar y fortalecer el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la educación en seguridad vial enfocado en niños, niñas y jóvenes adolescentes de la educación preescolar, básica primaria y básica secundaria, con especial atención de los ciclistas, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO R AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 6 de 4

8. Finalmente, los ciclistas que incurran en la violación de cualquiera de las disposiciones contenidas en este acuerdo, deberán asistir a cursos obligatorios de educación vial suministrados por la entidad competente


CONSIDERACIONES DE PONENCIA

El artículo 313, num. 1 a 12 de nuestra Constitución Política establece que a los concejos les corresponde entre ellas, la reglamentación y eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio, la adopción de planes y programas de desarrollo económico, etc.


Como también comprenden atribuciones de tipo legal, establecidas en la Ley 136 de 1994 Art. 32 que a su vez esta modificado por el Art. 18 de la Ley 1551 de 2012 como lo es, exigir los informes escritos o citar a los secretarios de la alcaldía, reglamentar la autorización al alcalde para contratar según requiera autorización del concejo municipal. Ahora bien, es importante señalar que, los Concejos municipales, en el mar de sus atribuciones y funciones, de carácter legal, la Ley 136 de 1994 establece en su “Art. 41 las prohibiciones a los concejos entre ellas a destacar núm. 3. Intervenir en asuntos que no sean de su competencia, por medio de acuerdos o de resoluciones. Núm. 8. Tomar parte en el trámite o decisión de asuntos que no son de su competencia.”

Para explicar lo anterior me permito señalar lo siguiente; no cabe duda del objeto e intención loable de los autores, al presentar este Proyecto de Acuerdo, en el que se pretenden establecer medidas para garantizar la seguridad personal y evitar la accidentalidad de los ciclistas en el municipio de Bucaramanga. Si bien la parte motiva del proyecto se encuentra argumentada, con una buena exposición normativa y legal, resulta algo carente al momento de conectar con la parte considerativa y dispositiva del mismo, ya que a parte dispositiva del proyecto esto es, el articulado plasma las medidas para conseguir el objeto planteado, pero resulta imperante estudiar la competencia de los concejos municipales frente al planteamiento de estas medidas y su aplicación.

Proyecto de Acuerdo 083 de 14 de octubre de 2022	Ley 1383 de 2010	Concepto
<p>“ARTÍCULO PRIMERO: Uso Obligatorio del Casco. Los ciclistas que transiten dentro del área urbano y rural de la ciudad de Bucaramanga, tendrá que utilizar casco de seguridad bien abrochado. El casco debe cumplir las especificaciones establecidas por la Norma Técnica NTC 5239 "Cascos para ciclistas y para usuarios de monopatinos y patines de rueda" del 31 de mayo de 2004, o la que la modifique o sustituya.</p> <p>Parágrafo 1. Las autoridades de tránsito competentes vigilarán</p>	<p>“ARTÍCULO 2°. El artículo 3° de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Ministro de Transporte - Los Gobernadores y los alcaldes. - Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.” 	<p>En razón de su competencia legal, no corresponde a los concejos municipales, imponer u obligar a la utilización de elementos de protección a los ciclistas, ya que esta facultad recae sobre las autoridades de tránsito, como se encuentra establecido en la Ley 1383 de 2010 que modificó a la Ley 769 de 2002, como tal los concejos municipales no son una autoridad de tránsito y que a su vez configuraría una de las prohibiciones de los concejos municipales establecidas en el Art. 41 de la Ley 136/94</p> <p>“Art. 41 las prohibiciones a los</p>

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO AL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 7 de 4

<p><i>el correcto uso del casco de seguridad por parte de conductores y acompañantes, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Norma Técnica colombiana NTC5239.”</i></p>	<p>Resolución 160 de 2017 Min. Transporte. <i>Artículo 18. Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco.</i></p> <p><i>Parágrafo 1. En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuando el conductor sea un menor de edad. - Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento cualquier preparación o adiestramiento en vías de uso público con el propósito de mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista 	<p><i>concejos entre ellas a destacar núm. 3. Intervenir en asuntos que no sean de su competencia, por medio de acuerdos o de resoluciones. Núm. 8. Tomar parte en el trámite o decisión de asuntos que no son de su competencia.”</i></p> <p>Que a su vez el artículo primero del proyecto de acuerdo no estipula que, por disposición normativa, el uso del casco obligatorio solo se dará en tres casos anteriormente descritos en la Resolución 160 de 2017.</p>
<p><i>“ARTÍCULO SEGUNDO: Los ciclistas deben llevar luz blanca en la parte delantera y roja en la parte trasera, además, deben vestir chalecos reflectivos en horario nocturno, desde las 6:00 pm a las 6:00 am y, siempre que la visibilidad sea escasa.”</i></p>	<p>Ley 1811 de 2016</p> <p><i>“ARTÍCULO 9o. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</i></p> <p><i>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</i></p> <p><i>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.”</i></p>	<p>La apreciación normativa señalada indica que la Ley 1811 de 2016 establece la medida pretendida en el artículo segundo del proyecto, que por ende la disposición legal es de supremacía y de aplicación nacional, además la Ley no contempla el uso de chalecos reflectivos en ciclistas, como lo contempla el Proyecto de acuerdo, además que dicha reglamentación será a través de las autoridades de tránsito establecidas en la ley, que nuevamente se configuraría una falta de competencia del concejo, al carecer de las facultades expresadas en la Ley 1383 de 2010.</p>
<p><i>“ARTÍCULO TERCERO: Los ciclistas deben contar con un sistema de frenos efectivo y en buen estado, así mismo deben llevar un pito, timbre o corneta con la intensidad necesaria para advertir a otros su tránsito.”</i></p>		<p>En este apartado el artículo no es claro al señalar si es meramente una recomendación, o aplica alguna restricción, pero adolece de argumentación técnica al establecer que los ciclistas <i>“deben llevar un pito, timbre o corneta con la intensidad necesaria...”</i> ya que no establece argumentación jurídica ni técnica para establecer parámetros de intensidad.</p>

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO REAL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA			
	PONENCIA			
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:

<p><i>“ARTÍCULO SEXTO: La alcaldía de Bucaramanga a través de la Secretaria De Educación, se encargará de fomentar y fortalecer el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la educación en seguridad vial enfocado en niños, niñas y jóvenes adolescentes de la educación preescolar, básica primaria y básica secundaria, con especial atención de los ciclistas, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.</i></p> <p><i>Parágrafo 1. Lo anterior en conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la ley 2222 de 2022, que establece la obligatoriedad de enseñanza.”</i></p>	<p>LEY 2222 DE 2022</p> <p><i>“ARTÍCULO 56. Obligatoriedad De Enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente Ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los Ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.</i></p> <p><i>PARÁGRAFO. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.”</i></p>	<p>En razón con las disposiciones de la citada Ley 2222 de 2022, su implementación en lo concerniente a la enseñanza en educación vial, su debida reglamentación radicara expresamente en los ministerios de transportes y educación. Sin embargo, en el proyecto no se encuentra esta reglamentación expresa.</p>
<p><i>“ARTICULO SEPTIMO: Los ciclistas que incurran en la violación de cualquiera de las disposiciones contenidas en este acuerdo, deberán asistir a cursos obligatorios de educación vial suministrados por la entidad competente.”</i></p>	<p>LEY 136 DE 1994 (modificada ley 1551 de 2012)</p> <p><i>“ARTÍCULO 91.- Funciones. Modificado por el art. 29, Ley 1551 de 2012. Los alcaldes ejercerán las funciones que les asigna la Constitución, la ley, las ordenanzas, los acuerdos y las que le fueren delegadas por el presidente de la República o gobernador respectivo.</i></p> <p><i>Los alcaldes podrán presentar ante el Concejo Municipal proyectos de acuerdo en donde se definan <u>las conductas y las sanciones: pedagógicas,</u> de multas, o aquellas otras que estén definidas en el Código de Policía.”</i></p>	<p>En este apartado cito un pronunciamiento judicial por parte del Tribunal Administrativo de Boyacá Exp: 15001233300020180063000.Fecha: 14-02-18</p> <p>En lo concerniente a la imposición de sanciones pedagógicas “¿Tiene competencia el concejo municipal para establecer e imponer multas y sanciones por su incumplimiento? En cuanto al interrogante, señaló la corporación judicial que de acuerdo con el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, los proyectos de acuerdo en donde se definen las conductas y las sanciones pedagógicas, de multas, o aquellas otras que estén definidas en el Código de Policía, no pueden ser presentados a iniciativa de un concejal, pues la competencia para tal efecto radica por disposición legal en alcalde municipal.”</p>

De conformidad con lo anterior, se puede concluir que, sin desconocer la intención loable de los autores del proyecto de acuerdo, que este podría carecer del principio de legalidad, que iría en contravía de disposiciones constitucionales y legales, ya que establece imposiciones que no le competen a la corporación municipal, que además cabe señalar que el título del proyecto en el que se pretenden establecer medidas para la seguridad y prevenir la accidentalidad de ciclistas, dista del objeto ya que en el articulado deja entrever una naturaleza impositiva y sancionatoria al tenor de los artículos 1°, 2°, 3°, 6° y 7° del mismo.

 CONCEJO DE BUCARAMANGA HAGÁMOSLO REAL	CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA				
	PONENCIA				
	Versión: 03	Fecha: JULIO DE 2017	Código: EPRO-FT-12	Serie:	Página 9 de 4

SENTIDO DE LA PONENCIA

De conformidad con las consideraciones hasta aquí expuestas y atendiendo al cumplimiento de la Constitución y la Ley, presento ante los Honorables concejales **PONENCIA NEGATIVA PARA EL PRIMER DEBATE** del Proyecto de Acuerdo No. 083 del 14 de octubre de 2021 ***“POR MEDIO DEL CUAL SE POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD PERSONAL Y EVITAR LA ACCIDENTALIDAD DE LOS CICLISTAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”***.

De los Honorables concejales,

Nelson Mantilla Blanco.

NELSON MANTILLA BLANCO
Concejal de Bucaramanga