

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

Bogotá D.C., 20 de julio de 2021

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: “Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”.

Respetado Doctor Gregorio:

Por medio de la presente, muy comedidamente me permito radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,



CS Scanned with CamScanner

RODRIGO ROJAS LARA

Representante a la Cámara por Boyacá

Partido Liberal



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

PROYECTO DE LEY No _____ DE 2021 SENADO

“Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.

Artículo 2°. Adiciónese un inciso al párrafo 3° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, el cual quedará así:

Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 15.4 del artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

15.4. Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de seguridad vial, informar a sus representados los planes y las estrategias de seguridad vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial. La ANSV definirá los aspectos generales que aseguren la operatividad del Consejo.

Las propuestas y recomendaciones del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, y en general las decisiones que dicho Consejo adopte, no son vinculantes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial.



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

Serán Miembros del Consejo Consultivo:

- 4 Representantes de la sociedad civil, así: un representante de colectivos de ciclistas, un representante de colectivos de motociclistas, un representante de peatones y un representante de víctimas de accidentes de tránsito.
- Un representante de los agentes económicos del sector automotor.
- Un representante de los Organismos de apoyo a las Autoridades de Tránsito.
- Un representante de Académicos o expertos en la seguridad vial.

Parágrafo 1°. Asistirán como invitados permanentes, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o su delegado, un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Parágrafo 2. Cada uno de los mencionados actores como integrantes del Consejo Consultivo, incluyendo representantes de la sociedad civil, agentes económicos del sector automotor, Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y académicos o expertos en seguridad vial, elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.

Parágrafo 3. El periodo de los miembros del Consejo Consultivo será de dos (2) años. Los miembros del Consejo que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, ostenten tal calidad de conformidad con las disposiciones previamente establecidas, conservarán la calidad de miembros por el tiempo que faltare para completar dos (2) años desde el momento en que se produjo su elección. Una vez culminado dicho periodo los diferentes actores sociales y económicos procederán a elegir a los representantes señalados en el presente artículo.

Artículo 4°. **Actor vial Ciclista en el Plan Nacional de Seguridad Vial.** En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

Artículo 5° Promoción de Campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios de comunicación acorde a las normas vigentes para estos servicios, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

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 un énfasis especial en los contenidos de las normas de tránsito, derechos y deberes de los bici-usuarios y demás actores viales vulnerables, a fin de que se promueva el uso de la bicicleta de la manera más responsable, y se generen hábitos y comportamientos seguros en las vías por los mencionados actores viales.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

Artículo 7°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Cordialmente,



CC BY-NC-ND

RODRIGO ROJAS LARA

Representante a la Cámara por Boyacá

Partido Liberal



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley es de autoría del Representante a la Cámara Rodrigo Arturo Rojas Lara. Tiene como antecedente el proyecto de ley No. 209 de 2019 Cámara – 277 de 2020 Senado, que no alcanzó a ser discutido en su último debate en la Plenaria del Senado de la República.

El proyecto de ley, tuvo como ponente al Senador Horacio José Serpa Moncada, quien concertó el articulado con el Gobierno Nacional (Ministerio de transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial), a partir de ajustes que permiten la adecuada aplicación de los objetivos propuestos en la iniciativa. Señalar, que este nuevo proyecto contiene un artículo propuesto en la plenaria de Senado por la Senadora Emma Claudia Castellanos.

Con este proyecto reitera la necesidad de ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que tiene el país.

II. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)



Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*

c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*

d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

e) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes*



AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

III. OBJETO DEL PROYECTO.

El objeto del Proyecto de Ley que se pone a consideración es el de ajustar la normatividad existente para poner al usuario de las bicicletas como una parte integral de la política de seguridad vial que tiene el país. La educación y el fomento de las normas de seguridad en el uso de la bicicleta por parte de todos los actores en la vía son los instrumentos que se verán fortalecidos con la aprobación de esta iniciativa, con el fin de reducir los índices de accidentalidad de los “biciusuarios”.

IV. JUSTIFICACIÓN.

- Razones de conveniencia

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en

Colombia la cifra de accidentes de tránsito “supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas- los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos”¹.

Este proyecto de ley se enfoca en uno de estos usuarios vulnerables: los ciclistas. De acuerdo con las cifras de Medicina Legal, en 2018 fallecieron 421 ciclistas en accidentes de tránsito, y 2.786 resultaron lesionados. Esto significa que, de los conductores tanto fallecidos, como lesionados, en accidentes de tránsito en Colombia, los ciclistas ocupan el segundo lugar, después de los conductores de motocicleta. Como lo indica el último informe de Forensis: “(...) la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras mayores a la participación porcentual a nivel mundial, cerca del 6,2% de las muertes son conformadas por este segmento de la movilidad en el territorio colombiano”².

Para la fecha en la que se elabora esta ponencia, los datos continúan siendo alarmantes: según el Observatorio Nacional de seguridad vial, con corte al 30 de noviembre de 2019 en 2019 en Colombia fallecieron 6634 personas en accidentes de tránsito, de las cuales 415 fueron ciclistas. A su vez, en 2019 resultaron lesionadas 34485 personas, de las cuales 2699, esto es, el 7,83% han sido usuarios de bicicletas³.

Las cifras son aún más preocupantes, si se tiene en cuenta que los índices de accidentes de tránsito en ciclistas han ido en aumento progresivo en los últimos años. De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial⁴, en el año 2018 el porcentaje de muertes de ciclistas en accidentes de tránsito aumentó en un 43% y el de lesionados, en un 37%, como lo muestra el siguiente cuadro:

¹ Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018.

² Ibíd

³ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2019.

⁴ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018.

Accidentes de tránsito en ciclistas entre 2012 y 2018⁵

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Muertes	300	314	343	381	379	375	428
Lesionados	2131	2223	2376	2632	2748	2656	2921

Fuente: Elaboración propia, con base en los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Se tiene información que para el año 2018, de los 398 casos en los que se conoció la causa de muerte en accidentes de tránsito de ciclistas, el 84%⁵ de los casos ocurrió por choques entre la bicicleta y un vehículo con motor. Lo mismo sucedió en los casos de los accidentes de ciclistas lesionados: de los 2.896 casos en que se conoció la causa del accidente, casi el 97% tuvo su origen en un choque contra otro vehículo con motor⁶.

En comparación con el año 2020, las cifras no fueron alentadoras, pues si bien durante todo el año la movilidad estuvo prácticamente detenida en su totalidad, lo cierto es que se registraron cerca de 389 muertes de ciclistas (aportando el 8.21% de los siniestros letales en las vías del país, según información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial).

Lo anterior permite concluir: (i) que es urgente tomar acciones contundentes para reducir los alarmantes índices de accidentalidad en ciclistas, y (ii) que tales acciones deben ir encaminadas a inculcar un respeto por parte de los actores viales que se encuentran en una posición fuerte en la vía, frente a los ciclistas, quienes hacen parte de los usuarios vulnerables de la vía pública.

A nivel mundial se ha reconocido que los accidentes de tránsito son 100% prevenibles. Esta visión

ha cambiado la perspectiva tradicional frente a los accidentes de tránsito, según la cual las muertes por accidentes de tránsito se consideraban inevitables.

⁵ El cuadro no contiene cifras de 2019, porque el Observatorio Nacional de Seguridad Vial tiene pendiente la publicación de las cifras hasta diciembre. El último corte publicado es del 30 de noviembre de 2019.

⁶ 1337 se ocasionaron por choques con automóvil, campero o camioneta; 878 por choques con motocicleta o motocarro; 360 por choques con bus, buseta o microbús; 212 por choques con tracto camión, camión, furgón o volqueta; y, 13 con otros vehículos terrestres carreteros.

Las autoridades de Suecia explicaron este fenómeno para el año 1997 a través de la política “Visión Cero”, de la siguiente forma:

“Durante mucho tiempo, hemos pensado que las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves son un efecto secundario de la vida moderna. Aunque el mundo los denomina “accidentes”, la realidad es que podemos prevenir estas tragedias tomando un enfoque preventivo y proactivo que prioriza la seguridad del tráfico como un problema de salud pública”.

De esta forma, se reconoce que la pérdida significativa de vidas tiene un costo trágico, que se entiende más allá de la pérdida personal a los impactos profundos en la comunidad, que incluyen: costos económicos personales y trauma emocional para quienes resultan victimizados; también, un gasto significativo de los contribuyentes en respuesta a emergencias y costos de atención médica a largo plazo⁷.

“Visión Cero” tiene nueve componentes principales, dentro de los que cabe resaltar tres: primero, la existencia de un compromiso político que incluya a autoridades locales de alto rango, orientados a lograr sus objetivos; segundo, un plan de acción con estrategias claras y responsables de su cumplimiento; y, tercero, un compromiso de los líderes políticos de priorizar sistemas basados en una “Visión Cero”, que se enfoque, entre otras cosas, en influenciar en el comportamiento de los ciudadanos, inculcando que las pérdidas por accidentes de tránsito son prevenibles⁸, mediante programas de concientización.

El proyecto de ley que se presenta en esta oportunidad, parte de la consideración de que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito son prevenibles, y busca contribuir a su prevención mediante la concientización de los conductores de vehículos automotores, sobre el respeto a los ciclistas, que son unos de los usuarios más vulnerables en la vía.

- Fundamentos jurídicos

Bases constitucionales del proyecto de ley: Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal

⁷ Vision zero network. What is visión zero? En: <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

⁸ Ibíd.

y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:

“Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2°, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuandoquiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”⁹.

⁹ Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

“(...) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”¹⁰.

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental “radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(...) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en

¹⁰ Ibíd.

especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión”¹¹.

En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

“(...) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”¹².

¹¹ Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.

¹² Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

- **Regulación actual y modificación propuesta**

Este proyecto busca contribuir a la seguridad de los ciclistas, reconociéndolos como actores vulnerables en la vía, a partir de la concientización de los principales causantes de accidentes de los que son víctimas: los vehículos automotores, tanto públicos, como privados.

En la actualidad, la concientización de actores vulnerables en la vía se encuentra regulada en la Ley 1503 de 2011, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, en consonancia con 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”, o ley “pro bici”.

En dichas leyes se buscó promover la concientización de los ciclistas como actores vulnerables en la vía, pero desde el sistema educativo. Sin embargo, en estas normas no se contempla expresamente la obligación a cargo de los conductores de vehículos de tener el conocimiento básico de las normas para proteger a los ciclistas, tanto en la preparación como en la evaluación de los exámenes teóricos que actualmente se deben realizar para obtener la licencia de conducción.

El proyecto propone que estos contenidos sean obligatorios en estos exámenes, adicionando un párrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código de Tránsito y Transporte), que es el que los regula. A su vez, se modifica el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, así: (i) corrigiendo un error de redacción del artículo, pues la norma original hace una referencia equivocada a numerales, y no a literales, y (ii) incluyendo un nuevo párrafo, con el fin de que los cursos que se realizan para reducir el cobro de las multas de tránsito incluyan dentro de sus contenidos las normas sobre la seguridad de los usuarios de bicicletas.

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

Por lo demás, en el articulado se aclara que, para definir los criterios de evaluación y las modificaciones de la seguridad vial que tienen que cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción¹³, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá tener especialmente en cuenta la seguridad de los usuarios de la bicicleta.

Por último, se deja a cargo del Ministerio de Transporte la obligación de crear una política pública orientada a divulgar las normas de tránsito que procuran la seguridad en la vía para los usuarios de bicicletas, o articular e incluir este objetivo en alguna ya existente, con el fin de fortalecer la concientización de los ciudadanos sobre el respeto a los ciclistas como usuarios vulnerables.

Finalmente valga la pena insistir en algunas de las cifras registradas por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, donde se evidencia tan solo en lo corrido del año 2020 (hasta el mes de octubre), ya habían muerto en las vías de Colombia 220 ciclistas y 723 han resultado lesionados, lo que los convierte en el tercer actor vial más vulnerable. Cifras que se suman a los 1.234 ciclistas fallecidos y 8.465 lesionados entre el 2017 y el 2019 y que dan cuenta de la vulnerabilidad de los ciclistas y la gravedad de la situación.

Hoy el país ve con alegría el creciente número de usuarios de este medio de transporte. Solo para el caso de Bogotá, el uso de la bicicleta aumentó un 39% durante los últimos 4 años, llegando a registrar cerca de 1,17 millones de viajes al día. Sin embargo, preocupa que las cifras de accidentalidad también crezcan.

Por estas razones, mediante este proyecto se busca esencialmente fomentar un mayor conocimiento de las normas de seguridad por parte de todos los actores viales en lo que se refiere a la protección y cuidado de los ciclistas, con el fin de reducir y prevenir los altos índices de accidentalidad, a través de la capacitación, la educación y la sensibilización sobre la importancia del respeto y cuidado de los

¹³ Que es una función que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y que está establecida en el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Rodrigo Rojas

REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOYACÁ

2018  2022

Boyacá Primero

ciclistas. En ese sentido, este proyecto es una medida pertinente y necesaria para evitar que las cifras de lesionados o fallecidos crezcan también exponencialmente.

V. BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018.
- Observatorio Nacional de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.
- Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.
- Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
- Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
- Instituto de Medicina Legal. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses. Forensis, 2018.
- Vision zero network. What is vision zero? En: <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

Cordialmente,



RODRIGO ROJAS LARA

Representante a la Cámara por Boyacá
Partido Liberal



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA