



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 103

Bogotá, D. C., jueves, 4 de marzo de 2021

EDICIÓN DE 7 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2020 SENADO

por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici-inclusión en el territorio nacional.

1. Antecedentes

El presente proyecto de ley fue presentado el 22 de julio de 2020 ante la Secretaría del Honorable Senado de la República por los honorables congresistas Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Santiago Valencia González, Óscar Darío Pérez, Alejandro Corrales Escobar, Christian Munir Garcés Aljure, Andrés García Zuccardi, Alfredo Rafael Deluque, Ruby Helena Chagüí Spath, Luis Eduardo Díaz Granados, Juan David Vélez. El proyecto fue repartido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado para primer debate donde se asignó como ponente a la honorable Senadora Ruby Helena Chagüí Spath.

2. Objeto

El presente proyecto de ley está estructurado como una iniciativa que busca desarrollar la política pública para la promoción e inclusión de la bicicleta en el país, que, por sus características, hace parte de una cultura global hacia la interiorización de medios de transporte con cero emisiones de dióxido de carbono, permitiendo fortalecer las prácticas ecológicas del desarrollo sostenible.

A nivel internacional la bicicleta se ha convertido en un sustituto de los medios de transporte motorizados, permitiendo expandir las preferencias de los consumidores hacia una alternativa de bajo costo, ecológicamente viable y de acceso generalizado, cuyo fin es satisfacer la demanda por movilidad en un contexto de intermodalidad.

El proyecto de ley propone: desarrollar el modelo de Bici-inclusión, incentivar la cultura de uso de la bicicleta

en los entornos urbanos, promover el respeto entre el ciclista, el peatón y su entorno, articular las diferentes estrategias para la implementación y desarrollo de planes, proyectos y programas en infraestructura para mejorar la movilidad, expandir la oferta de ciclo – parqueaderos, incentivar el desarrollo de escuelas deportivas, crear un sello de calidad y corresponder a la participación de la sociedad civil en la construcción de ciudades sostenibles para una mejor calidad de vida.

3. Justificación

La justificación se halla en la forma como hoy pensamos el desarrollo urbano, en un sistema de ciudades ampliamente interconectadas por complejas redes de infraestructura de transporte que se empiezan a ver amenazadas por el colapso del tráfico vehicular, la generación de altos contenidos de dióxido de carbono, el deterioro progresivo de la malla vial y una pérdida relativa de planeación sobre el ordenamiento territorial que chocan con la visión de ciudades sostenibles.

Nos encontramos inmersos en la discusión sobre múltiples preguntas en torno al desarrollo sostenible de las ciudades entre ellas están: ¿qué hacer para que las ciudades sean centros de aglomeración agradables para el desarrollo de la vida? ¿cómo pensar la ciudad desde el punto de vista microeconómico y sus efectos en las decisiones de movilidad de los consumidores? ¿cuál es el mejor camino para establecer dinámicas urbanas en, con sistemas de transporte intermodal? ¿cómo medir la satisfacción de la sociedad civil con su entorno urbano? ¿cómo generar externalidades positivas frente a la implementación de medios de transporte limpios y alternativos que sirvan al interés general de los habitantes? Y por supuesto, ¿cómo incide el uso de la bicicleta en el mercado inmobiliario de la ciudad?

Lo anterior implica que, para llevar a cabo una política pública, deben identificarse dos momentos; el factual, relacionado con las dinámicas actuales de la ciudad respecto del comportamiento de la movilidad y el contra factual, sobre el que se plantean los distintos escenarios, sobre lo que podría ser o pudiera haber ocurrido si se tomara una u otra decisión. Para ello la pregunta en sí,

aloja un alto significado de valor que trasciende al evento mismo por el cual se formula un objetivo. De manera tal, que, al existir un acervo de cuestionamientos, se construyen evidentemente redes de conocimiento que constituyen la materia prima de diseño y aplicación de la política.

Así las cosas, la justificación se halla en la clara definición de un evento para el que se está configurando un posible cambio, derivado de alternativas que converjan al desarrollo de un escenario práctico, válido y eficiente respecto de los intereses de una población o grupo de estudio.

La bicicleta como medio de transporte por sí sola no representa un problema, ni tampoco una solución, bajo el entendido de su utilización relativa de acuerdo con las necesidades del usuario. En cambio, sí representa un reto de acceso a las dinámicas urbanas pues para que exista un sistema de movilidad completo debe tenerse certeza sobre los medios idóneos para constituir un modelo, de ahí que la regulación sea un catalizador para cumplir con los objetivos socialmente constituidos.

En este orden de ideas, lo que pretende este proyecto de ley, está justificado por la necesidad de una regulación que no restrinja o excluya el uso de la bicicleta, sino que por el contrario le permita transferirse como un beneficio social para el desarrollo de la vida de los habitantes. No excluye ni rivaliza, por el contrario, provee los medios sobre la libertad de elegir entre uno y otro medio de transporte y perfecciona sus dinámicas.

4. Consideraciones

La Bici-Inclusión, es una oportunidad que no rivaliza ni excluye los beneficios del uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte para el fortalecimiento de ciudades sostenibles. Por el contrario, se convierte en una herramienta que fortalece los procesos de planeación en un contexto de densificación de su uso. Por densificación no se hace referencia al crecimiento desordenado del parque ciclista que supone interferencias al tráfico de peatones y automotores, sino que conlleva un sentido amplio de expansión eficiente en los viajes hacia el lugar de trabajo, los medios integrados de transporte público, la escuela o si se quiere, la actividad recreativa y formación deportiva a través de su uso. De manera que confluyan factores dinamizadores en el bienestar de la población, refiriéndome al estado actual de su uso, nos encontramos con la siguiente afirmación:

“En las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC), el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas. El ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades” BID (2015).

De acuerdo con lo anterior, se identifica el punto central de este proyecto de ley; ayudar a la mejora de movilidad generando externalidades positivas para la población, respecto de los beneficios de su uso, en este caso, económicos, ambientales, eficientes e integrales. Así, por ejemplo, el uso de la bicicleta puede aportar a la reducción de la accidentalidad y mortalidad de los peatones, al tiempo que aumenta las posibilidades de una vida sana, ligada plenamente a la actividad del deporte, lo que conlleva además a la consolidación de varios escenarios de bienestar general, así como a la reducción

de costos sociales por efectos de la contaminación y el mal estado y comportamiento del tráfico urbano.

El Gráfico 1 expone las áreas temáticas de una política inclusiva de la bicicleta, lo que nos permite aproximarnos a los efectos positivos de integración de varios actores que desarrollan vías de conocimiento para llegar a un modelo de transporte en el cual, importa la vida, la interacción y la conciencia social sobre el desarrollo sostenible, entre ellos, la legislación es un componente que hace parte del agregado en el sentido funcional.

La política inclusiva de la bicicleta, se compone de 4 niveles de articulación, el primero de ellos es la capacidad instalada de infraestructura y la provisión de servicios en torno a la misma, el segundo, tiene que ver con la participación ciudadana a través de estrategias de promoción de la política, el tercero, contiene los aspectos normativos y regulación que se compone además de medidas de diseño y aplicación práctica regulatoria, y finalmente, el nivel de operación que desarrolla la gestión y el control del sistema de movilidad en bicicleta.

De acuerdo con la guía de ciclo-inclusión del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la conjugación de estos 4 elementos, configura el cuerpo de la política para incluir la bicicleta como medio prioritario de transporte en ciudades sostenibles.

Gráfico 1. Áreas Temáticas de una Política Ciclo-Inclusiva



Gráfico 1. Áreas temáticas de una política ciclo-inclusiva.

Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

La existencia de instituciones o secretarías del gobierno local con funciones asociadas exclusivamente a la bicicleta, la creación de políticas de movilidad que incluyan a la bicicleta como medio de transporte de mayor prioridad (después del peatón) y entre otras, la creación de una sensibilidad general hacia la bicicleta en las regulaciones (p. ej. en planificación urbana, en políticas ambientales, etc.).

Bogotá tiene una política de movilidad que deja clara la preferencia de la bicicleta sobre otros medios de transporte motorizados y cuenta con personal dedicado al tema en sus Secretarías de Movilidad, Desarrollo Urbano, Recreación y Deporte, y de Educación coordinando actividades y formulación de proyectos. [guía para impulsar el uso de la bicicleta BID 2015].

No obstante, de lo anterior, el país desde 2010 ha venido pensando la ciudad como un sistema complejo de infraestructura para el desarrollo de la movilidad, en ese escenario cobra relevancia la sostenibilidad debido

principalmente al colapso de los medios de transporte motorizados tradicionales, que hoy pone en aprietos el diseño logístico de tiempos de llegada a los diferentes puntos de encuentro a donde se dirigen los peatones.

El Banco Mundial, el BID y la CAF, han generado guías sobre el transporte en bicicleta, en especial aquellas cuyo contenido se dirige al sistema de bicicletas públicas.

Como se observa en el Gráfico 2, las ciudades de: Bogotá (611.472), Santiago (510.569), Ciudad de México (433.981) y Rio de Janeiro (217.000) son las que más viajes diarios en bicicleta reportan y cuyas características corresponden a centros urbanos plenamente desarrollados que poseen áreas metropolitanas y están en algunos casos inmersos en procesos de conurbación.

Gráfico 2. Número de viajes en bicicleta reportados al día

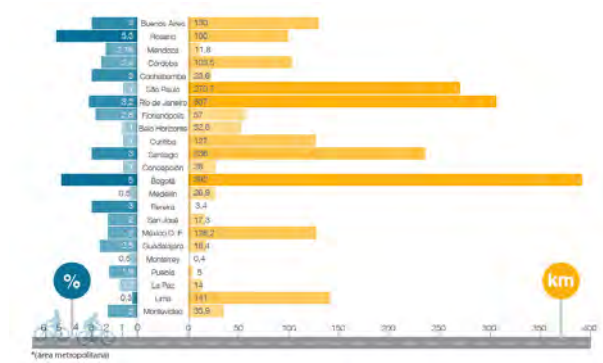


Lo anterior evidencia la relevancia de este medio de transporte en la movilidad diaria de personas y deja abierta la puerta a la necesidad de una regulación que permita organizar este tipo de modos de transporte, partiendo de la base de priorización en la pirámide de transporte a nivel agregado. Convergemos por tanto a ciudades ciclo inclusivas.

“Una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en la que cualquier persona puede utilizar la bicicleta de manera segura y cómoda para todos sus desplazamientos. Dicho de otra manera, una ciudad ciclo-inclusiva es aquella en donde la bicicleta es una manera normalizada de transporte de todas las personas, sin importar su edad; para mujeres y hombres; para ir a trabajar o para el ocio; y para todos los períodos del día y del año” [Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas 2016 pg. 30).

Respecto de las condiciones y disponibilidad de infraestructura para el uso de la bicicleta, se entiende esta como el primer pilar sobre el que se desarrolla la dinámica del transporte, así como la provisión de servicios derivados del tránsito, como los talleres móviles para bicicletas, puntos de información, zonas de parqueo entre otros. Lo que nos remite al estado actual de KM de vías construidos, en el que Bogotá se distingue por tener la mayor cantidad de red de transferencia de carga en América Latina.

Gráfico 3. Porcentaje de viajes realizados y km de infraestructura construida.



Fuente: BID 2015. Guía para impulsar el uso de la bicicleta.

Actualmente Bogotá ha incrementado los km de vía dispuesta para ciclistas, sumando 630 km. Luego que implementara 80 km nuevos de ciclo vías segregadas, independientes y compartidas (en 1974 se implementó la primer ciclo vía en la capital). Medellín es otra ciudad con una gran apuesta por el uso de la bicicleta, así como Cali, Bucaramanga y Barranquilla. Hoy todas las ciudades capitales están desarrollando infraestructura para el uso de la bicicleta.

De acuerdo con la guía para el desarrollo de la ciclo infraestructura en Colombia, a través de la visión de varios autores, se establecen los aportes claves de las políticas ciclo-inclusivas como:

- Ayuda a reducir las emisiones del transporte y mitigar el cambio climático (Dalkmann & Brannigan, 2007).
- Requiere el aporte de mucho menos recursos energéticos, materiales y monetarios que las alternativas motorizadas (Hook, 2006).
- Constituye una estrategia eficaz para mejorar la calidad del aire y el ruido (Pettinga et ál., 2009).
- Contribuye a reducir la inseguridad y el riesgo de las calles (Jacobsen, 2003).
- Mejora la salud de los usuarios al hacer mayor actividad física cotidiana (Mueller et ál., 2015).
- Facilita la convivencia y la socialización en el espacio público (Gehl, 2010).

Los factores a los que converge el uso de la bicicleta se pueden clasificar como económicos, ambientales, de género, deportivos, recreativos, culturales, cívicos, pedagógicos, saludables entre otros, que hacen parte de la formación integral de la población, así como de la organización urbana para una mayor seguridad y prevalencia de los derechos del ciclista y el peatón. Desde la sanción de la Ley 1811 de 2016, se incluyó por vez primera una iniciativa orientada al incentivo del uso de la bicicleta, con lo cual se estableció el marco de inclusión de este medio de transporte a nivel intermodal.

De ahí que, con este proyecto de ley, se pretenda establecer la Bici-inclusión atendiendo a la necesidad urgente de repensar la ciudad en los distintos entornos de desarrollo que ello implica, entre los más importantes, el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Finalmente, citando la regulación que sobre la materia existe y se desarrolla actualmente desde el Ministerio de Transporte, se nombran las siguientes:

Artículo 1°, del Decreto 87 de 2011, tiene como objeto, *“la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte*

y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.

La Ley 1753 de 2015, se estableció unos estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados en su artículo 204, el cual reza así: “El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional”.

La Ley 1811 “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”, establece beneficios por uso intermodal del transporte público.

Artículo 2° de la Constitución Política de Colombia, el cual establece que: “Son fines esenciales del Estado: Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”.

Artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, que los municipios son Entidades Estatales y misionalmente les corresponde: “(...) prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus

6. Pliego de modificaciones

habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.”

5. Conclusiones

El desarrollo del marco normativo para la inclusión y uso de la bicicleta aún tiene un gran camino por recorrer en lo que respecta a las condiciones de seguridad ampliación de oferta para los medios dispuestos.

La intermodalidad representa unos de los retos y a su vez avances más significativos en el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte prioritario en el país.

Es momento de articular las estrategias del Ministerio de Transporte con los planes que tienen las ciudades capitales y los municipios para el logro de modelos eficientes de uso de la bicicleta.

Las campañas pedagógicas y el desarrollo de la cultura de la bici son claves para el logro de objetivos que nos permita acercarnos cada vez más a un modelo establecido de bici-inclusión en el país.

La participación de la sociedad civil es de vital importancia para el logro de los objetivos trazados en el marco de planificación del desarrollo e implementación de políticas públicas dirigidas al uso e inclusión de la bicicleta.

El Programa Nacional de Bicicletas públicas es un modo de acelerar la convergencia hacia el uso masivo de este medio de transporte.

Texto original	Texto propuesto para primer debate
<p>Artículo 4°. Planes Maestros de Movilidad. Las alcaldías de ciudades capitales y las alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, darán prioridad en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y desarrollarán planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici-inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici-inclusión urbana.</p> <p>Parágrafo 1°. Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3° de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.</p> <p>Artículo 5°. Planes de ordenamiento territorial. Las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes incluirán en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.</p> <p>Parágrafo 1°. En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici – inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el Esquema Básico de Ordenamiento Territorial (EOT).</p> <p>Parágrafo 2°. Las áreas metropolitanas, establecerán esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.</p>	<p>Artículo 4°. Planes Maestros de Movilidad. Las alcaldías de ciudades capitales y las alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, darán prioridad incorporarán en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y desarrollarán propenderán por desarrollar planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici-inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici-inclusión urbana.</p> <p>Parágrafo 1°. Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3° de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.</p> <p>Artículo 5°. Planes de ordenamiento territorial. las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes incluirán propenderán por incluir en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.</p> <p>Parágrafo 1°. En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici – inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el Esquema Básico de Ordenamiento Territorial (EOT).</p> <p>Parágrafo 2°. Las áreas metropolitanas, establecerán propenderán por establecer esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo a con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.</p>

Texto original	Texto propuesto para primer debate
<p>Artículo 6°. Bici-parqueaderos. Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici-parqueaderos.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Parágrafo 2°. Los estacionamientos públicos y privados, deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.</p> <p>Parágrafo 3°. Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici-parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.</p> <p>Parágrafo 4°. A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo a la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.</p>	<p>Artículo 6°. Bici-parqueaderos. Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici-parqueaderos.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Parágrafo 2°. Los estacionamientos públicos y privados deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.</p> <p>Parágrafo 3°. Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici-parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.</p> <p>Parágrafo 4°. A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo a con la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.</p>
<p>Artículo 9°. Programa Nacional de Bicicletas Compartidas. El Ministerio de Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el <i>Programa Nacional de Bicicletas compartidas</i> de acuerdo a la aplicación de los planes piloto en las diferentes localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.</p>	<p>Artículo 9°. Programa Nacional de Bicicletas Compartidas. El Ministerio de Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el <i>Programa Nacional de Bicicletas compartidas</i> de acuerdo a con la aplicación de los planes piloto en las diferentes localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.</p>
<p>Artículo 13. Aplicaciones para el uso de bicicletas. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones promoverá el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.</p>	<p>Artículo 13. Aplicaciones para el uso de bicicletas. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones Comunicaciones promoverá el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.</p>

7. Proposición

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, presentamos ponencia favorable al Proyecto de ley número 141 de 2020 Senado, *por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici-inclusión en el territorio nacional* y proponemos a la Comisión Sexta del Honorable Senado de la República darle debate al proyecto de ley con modificaciones.


RUBY HELENA CHAGÜI SPATH
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2020 SENADO

por medio del cual se establecen medidas tendientes al fortalecimiento del uso de la bicicleta como

principal medio de transporte urbano, se desarrollan instrumentos de pedagogía, cultura y participación y se promueve la bici-inclusión en el territorio nacional.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas que fortalezcan el uso de la bicicleta como principal medio de transporte, desarrollar instrumentos de pedagogía, cultura y participación y promover la Bici-inclusión como alternativas que permitan la articulación de los diferentes componentes de desarrollo del transporte urbano en el territorio nacional.

Artículo 2°. Bici-Inclusión. Para efectos de la presente ley, entiéndase por *Bici-inclusión*: el conjunto de alternativas, viables, eficaces y eficientes a través de las cuales se remueven barreras que impiden el crecimiento del uso de la bicicleta como modo de transporte, logrando su integración en condiciones seguras, permitiendo una red de esfuerzos integrales y continuos.

Artículo 3°. Estrategias de Bici-inclusión urbana. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación, articularán procesos de intercambio de conocimiento a través de sus unidades de estudio e investigación para la generación de estrategias y/o programas que serán aplicados por las entidades gubernamentales del orden

nacional, departamental y municipal y se focalizarán en la provisión de infraestructura y servicios de inclusión para el uso de la bicicleta.

Parágrafo 1º. Créese una comisión especial entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Deporte y el Departamento Nacional de Planeación cuya función será la articulación de estrategias con las entidades del orden departamental y municipal para la implementación de planes, programas y/o proyectos de Bici-inclusión.

Parágrafo 2º. Los contenidos técnicos a través de los cuales se adoptan las diferentes estrategias de Bici-inclusión – urbana estarán contenidos en los respectivos documentos y guías de aplicación, conforme a los procesos de documentación y producción de literatura especializada.

Artículo 4º. Planes Maestros de Movilidad. Las alcaldías de ciudades capitales y las alcaldías de municipios con población superior a 50.000 habitantes, incorporarán en sus respectivos planes maestros de movilidad al desarrollo de programas de inclusión de la bicicleta como medio de transporte y propenderán por desarrollar planes de infraestructura y conectividad, derivados de las formas de transporte intermodal y Bici-inclusión. Así mismo desarrollarán los planes de movilidad sostenible que permitan articular las estrategias nacionales de Bici-inclusión urbana.

Parágrafo 1º. Los lineamientos para la promoción de prácticas y estrategias de Bici-inclusión estarán articulados con las dinámicas de transporte que para su efecto derivarán de los resultados obtenidos por lo contemplado en el artículo 3º de la presente ley.

Parágrafo 2º. En todo caso la articulación de planes, programas y/o proyectos para fortalecer el uso de la bicicleta como medio prioritario de transporte serán expuestos bajo los principios de eficiencia y seguridad de los usuarios y propietarios de este medio, así como de la concurrencia de la sociedad civil para la socialización y aportes de constitución de los mismos.

Artículo 5º. Planes de Ordenamiento Territorial. las ciudades capitales y municipios mayores a 50.000 habitantes propenderán por incluir en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y plan básico de ordenamiento territorial (PBOT) los instrumentos y mecanismos que contribuyan al desarrollo del transporte en bicicleta y la sostenibilidad ambiental, así como del uso del espacio de circulación y estacionamiento.

Parágrafo 1º. En los municipios con población menor a 50.000 habitantes, se desarrollarán estrategias, planes y/o proyectos de Bici-inclusión con fines recreativos para el fortalecimiento del turismo, el deporte y el desarrollo sostenible. Deberán estar contenidos en el Esquema Básico de Ordenamiento Territorial (EOT).

Parágrafo 2º. Las áreas metropolitanas, propenderán por establecer esquemas para la implementación del transporte en bicicleta de acuerdo con los planes intermodales de inclusión y desarrollo de infraestructura que permitan el desarrollo de movilidad sostenible.

Artículo 6º. Bici-parqueaderos. Adecúense dentro de los planes de infraestructura vial y movilidad los planes de priorización de oferta para espacios dedicados al estacionamiento de bicicletas a través de bici-parqueaderos.

Parágrafo 1º. En ningún caso los estacionamientos para bicicleta podrán ubicarse en zonas donde interfieran con el flujo peatonal y vehicular, o afecten la concurrencia de tránsito urbano, de acuerdo con las prohibiciones contenidas en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1811 de 2016.

Parágrafo 2º. Los estacionamientos públicos y privados, deberán dar cumplimiento a un mínimo de plazas disponibles para bicicletas de no menos del 5% de su infraestructura disponible.

Parágrafo 3º. Las edificaciones de propiedad horizontal deberán garantizar la disponibilidad de bici-parqueaderos en procura de la seguridad y acceso para usuarios y propietarios de este medio de transporte. En todo momento podrán acordar con la junta de propietarios las condiciones de disponibilidad y uso de los mismos.

Parágrafo 4º. A partir de seis (6) meses después de la promulgación de esta ley, el gobierno nacional reglamentará las condiciones de funcionamiento de los bici-parqueaderos de acuerdo con la oferta disponible y la aplicación de las respectivas recomendaciones para su desarrollo y uso.

Parágrafo 5º. Sello de calidad y reconocimiento de Bici-inclusión. Créese el sello de calidad y reconocimiento de bici-parqueaderos en el marco de la *Bici-inclusión* para aquellos establecimientos que dediquen parte o la totalidad de su infraestructura a la prestación de este servicio, el cual hará parte de las buenas prácticas en materia de movilidad y desarrollo sostenible. El Ministerio de Transporte se encargará de la expedición, condiciones y promoción de dicho sello.

Artículo 7º. Concesiones. Las concesiones viales que actualmente operan en el país y aquellas que surjan de negociaciones futuras, contemplarán y desarrollarán dentro de sus planes de inversión la construcción de infraestructura adecuada para la circulación de bicicletas en el marco de seguridad y complementariedad de los planes de interconexión vial tendientes a la intermodalidad de los sistemas de transporte.

Parágrafo 1º. Coordinarán con las alcaldías municipales, distritos y gobernaciones las estrategias, planes y programas de infraestructura para la Bici-inclusión de acuerdo a la provisión de infraestructura y servicios para el desplazamiento y seguridad de los bicisusuarios.

Artículo 8º. Proyectos Tipo. El Gobierno nacional, priorizará y ampliará la oferta y ejecución de proyectos que se originen de la necesidad de cobertura de infraestructura y provisión de servicios para el tránsito de bicicletas, en el marco de la interconexión vial en zonas de alto flujo en entornos municipales.

Artículo 9º. Programa Nacional de bicicletas Compartidas. El Ministerio de Transporte, fortalecerá, promoverá y desarrollará el *Programa Nacional de Bicicletas compartidas* de acuerdo con la aplicación de los planes piloto en las diferentes localizaciones del territorio nacional en articulación con los gobiernos departamentales y municipales. Será la autoridad encargada del desarrollo del programa.

Artículo 10. Bici-Cultura. Establézcase el programa de Bici-Cultura, desarrollado por las secretarías de movilidad y tránsito de las diferentes ciudades y municipios del territorio nacional, a través del cual se implementarán contenidos de pedagogía y campañas dirigidos al cumplimiento de normas de convivencia entre el ciclista, el peatón y su entorno, fundamentadas en la promoción de buenas prácticas en el uso seguro de este medio de transporte, el respeto por las normas de tránsito, así como en el cuidado de la infraestructura dispuesta, el respeto por el medio ambiente, y aquellas manifestaciones de interés general sobre el bienestar de la población. Se hará uso de los medios de comunicación audiovisuales, radio difusores y escritos para sus fines.

Parágrafo 1º. Las empresas del sector público y privado incentivarán el desarrollo de una Bici-Cultura, en

sus empleados promoviendo campañas pedagógicas sobre el uso y buenas prácticas de este medio de transporte.

Artículo 11. Participación de la sociedad civil. Las organizaciones de usuarios de bicicleta, representantes de la sociedad civil y población en general, harán parte integral de las estrategias y programas de desarrollo de entornos seguros para el uso de la bicicleta y promoción de una cultura ciudadana en torno a la Bici-inclusión.

Artículo 12. Escuelas Deportivas de Ciclismo. El Ministerio del Deporte adelantará estrategias para el fortalecimiento de las escuelas deportivas de ciclismo y el desarrollo de planes integrales de adopción de la bicicleta en las instituciones de educación primaria, básica y media secundaria, así mismo coordinará actividades con las alcaldías municipales para la formación deportiva.

Artículo 13. Aplicaciones para el uso de bicicletas. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones promoverá el uso de aplicaciones que contribuyan a la difusión de la bicicleta en el país y aporten a la seguridad y buen uso de este sistema de transporte.

Artículo 14. El Gobierno nacional reglamentará en el primer año de sancionada esta ley, los mecanismos de producción de estadísticas de uso de la bicicleta, impacto, desarrollo, población ciclística entre otros.

Artículo 15. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga aquellas que le sean contrarias.



RUBY HELENA CHAGÜI SPATH
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Referencias

Banco Mundial (2020). La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial. Recuperado de:

<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>

Banco de la República (2020). Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto. Recuperado de: https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288

Forbes Colombia (2020). Ventas de las pymes han bajado un 65% en Colombia, según reporte. Recuperado de: <https://forbes.co/2020/04/23/negocios/ventas-de-las-pymes-han-bajado-un-65-en-colombia-segun-reporte/>

Google (2020). Noticias COVID-19. Recuperado de:

<https://news.google.com/covid19/map?hl=es-419&gl=CO&ceid=CO:es-419>

Organización Mundial de la Salud (2020). Alocución de apertura del Director General de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 11 de marzo de 2020. Recuperado de: <https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19-11-march-2020>

Confecámaras (2019). Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de:

<http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf>

Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de:

<https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf>

Site Marca (2012). En medio de la crisis, los españoles lanzan la campaña hecho en España. Recuperado de: <https://www.sitemarca.com/en-medio-de-la-crisis-los-espanoles-lanzan-la-campana-hecho-en-espana/>

Gráficas

Encuesta de las Cámaras de Comercio sobre el Impacto de la Covid-19 en las empresas colombianas. Recuperado de:

<http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf>

Las principales ayudas que solicitan los empresarios al gobierno. Recuperado de: <http://confecamaras.org.co/phocadownload/2020/Encuesta%20C%C3%A1maras%20de%20Comercio%20consolidada.pdf>

Solicitud ayudas del Gobierno nacional. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta- Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de:

<https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf>

Principales acciones para impulsar la formalización empresarial y lograr la reactivación de las empresas. Cámara de Comercio de Bogotá (2020). Aliados: Unión Europea, MINCIT y PNUD. Encuesta-Mipymes Reactivación Productiva-junio26. Recuperado de: <https://www.ccb.org.co/content/download/163312/2896631/file/1EncuestaMipymesReactivacionProductiva-junio26.pdf>