

Bogotá D.C., Julio de 2025

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República

PL. 88/25

Ref. Presentación Proyecto de Ley “Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y subsiguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley “Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.

Por tal motivo, se anexa el original y dos copias.


Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

 (+57) 313 377 4142

 fabiandiazcomunidad

 fabiandiaz.plata

 @FabianDiazPlata



**FABIAN
DIAZ**

PROYECTO DE LEY ~~XX~~ DE 2025 SENADO

“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer las pautas para la implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) en el territorio nacional, con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte a través de la promoción de medios de transportes sostenibles, y contribuir a mejorar la salud pública.

Artículo 2º. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entiende por:

- **Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.
- **Bicicleta con pedaleo asistido:** Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg.
- **Bicicleta Pública:** Bicicleta de construcción robusta para el transporte continuo de usuarios, que cuenta con graduación a la altura del asiento, luces reflectivas delantera, trasera y laterales, protección anti-salpicaduras (guardabarros y/o tapa cadenas) así como, la protección para los frenos, la cadena y los radios de la rueda. Adicionalmente, puede tener: canasto o parrilla para portar objetos, la inclusión de anuncios comerciales del SBP, identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés), sistemas de fijación no convencionales y sistema de posicionamiento global GPS para evitar el hurto.
- **Ciclorrutas:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
- **Estación:** Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem).
- **Identificación de Usuarios:** Un usuario del SBP será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado



para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.

- **Ente Gestor del SBP:** La planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.
- **Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP):** Red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.
- **Transporte Sostenible:** Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.
- **Zonas de implementación del Sistema:** Áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.
- **Movilidad Activa:** Es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Asimismo, para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla.

Artículo 3º. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:

- a. Accesibilidad.** Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistema de Bicicletas Público (SBP), y toda su infraestructura.
- b. Corresponsabilidad.** Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad



en torno al uso de los Sistema de Bicicletas Público (SBP), y mejorar la movilidad.

- c. **Crecimiento Sostenible.** Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente.
- d. **Igualdad.** Dentro de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones.
- e. **Integración multimodal.** Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa.
- f. **Asequibilidad.** Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte.
- g. **Participación.** Reconocer a los usuarios de los Sistema de Bicicletas Público (SBP) como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público.
- h. **Planificación.** Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los Sistema de Bicicletas Público (SBP).
- i. **Transversalidad y concurrencia.** Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistema de Bicicletas Público (SBP), aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Artículo 4º Lineamientos de Implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP), observando los siguientes lineamientos:

- a. Realizar un estudio que permita establecer las condiciones de presupuesto, oferta, demanda, infraestructura y ciclorrutas para el desarrollo del Sistema de Bicicletas Público (SBP).
- b. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos.
- c. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio.
- d. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos.
- e. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema de Bicicletas Público (SBP) sobre el uso y



sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas.

- f. Implementar un sistema tarifario progresivo que contemple tarifas preferenciales para estudiantes, personas en situación de discapacidad, adultos mayores y personas en situación de desempleo.

Artículo 5º. Implementación del Sistema de Bicicletas Público. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y de acuerdo al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales competentes podrán implementar los Sistema de Bicicletas Público (SBP), conforme a los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Parágrafo. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quién haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP).

Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), deberán en un término no superior a seis (6) meses, adaptar esta Ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.

Artículo 6º. Regulación. Reconociendo la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), contado a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del Sistema de Bicicletas Público (SBP) en los municipios mencionados en el artículo 5º.

De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo a lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces.

Artículo 7º. Financiación del Sistema de Bicicletas Público (SBP). La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) será acorde a los recursos de cada entidad territorial. Igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado.

Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por entidades y/o empresas públicas, privadas y/o de economía mixta.

De acuerdo con lo anterior, los Sistema de Bicicletas Público (SBP) tendrán las siguientes fuentes de financiación:

- a. Administración Municipal: Las entidades territoriales se encargarán de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), con el fin de viabilizar la construcción y funcionamiento de los Sistema de Bicicletas Público (SBP).

- b. Gobierno Nacional: El Gobierno nacional aportará recursos en el marco de lo establecido en



el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 o sus modificaciones vigentes.

- c. Sector Privado: El sector privado podrán concurrir los particulares, para realizar u operar los Sistema de Bicicletas Público (SBP). Igualmente, para realizar herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. Estos participarán mediante un proceso de licitación pública, conforme a los lineamientos del ente gestor y de conformidad con la legislación vigente.

Artículo 8º. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:

- a. Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial.
- b. Integrarán el Sistema de Bicicletas Público (SBP) al Plan de Movilidad Municipal.
- c. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada ciclo parqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio.
- d. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.
- e. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas, hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.
- f. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.
- g. Realizarán las respectivas actividades de seguimiento, control y vigilancia del SBP.

Artículo 9º. Características del Sistema de Bicicletas Público (SBP). El Sistema de Bicicletas Público (SBP) contará, por los menos con las siguientes características:

- a. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura.
- b. Articulación del Sistema de Bicicletas Público (SBP) con los demás sistemas de transporte público.
- c. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles.
- d. Sistema de identificación y afiliación de usuarios.
- e. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional.
- f. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias.



- g. Señalización adecuada en las ciclorrutas.
- h. Elementos de seguridad para los usuarios.
- i. Mecanismos de información para la movilidad al ciudadano, que permita registrar al usuario y ofrecer información en tiempo real del Sistema de Bicicletas Público (SBP).

Parágrafo. Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.

Artículo 10º. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.

El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Público (SBP) se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal o la entidad pública, privada o de economía mixta (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías), o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.

Artículo 11º. Vigencia. La presente Ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 30 del mes Julio del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 88 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Hº Fabian Diaz Plata



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142

fabian.diaz.comunidad

fabian.diaz.plata

@fabianDiazPlata



**FABIAN
DIAZ**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY ___ DE 2025 SENADO

“Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas y se dictan otras disposiciones”

La presente exposición de motivos está compuesta por seis (6) apartados principales:

Contenido

I.	ANTECEDENTES DEL PROYECTO	8
II.	OBJETO DEL PROYECTO	8
III.	JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	9
IV.	CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD.....	23
V.	IMPACTO FISCAL.....	33
VI.	CAUSALES DE IMPEDIMENTO	34

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Esta iniciativa fue radicada por primera vez en la Cámara de Representantes el 20 de julio de 2020 y por segunda vez el 21 de julio de 2022 ante el Senado de la República. No obstante, en ambas oportunidades el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

El 25 de julio de 2023 la iniciativa fue radicada ante el Senado de la República y remitida a la Comisión Sexta donde la Honorable Senadora Sandra Jaimes fue designada como ponente para primer debate. Sin embargo, el proyecto fue archivado debido a la finalización de la legislatura.

El 06 de agosto de 2024, radiqué en el Senado de la República el Proyecto de Ley Número 99 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas. Fue designado como ponente el Senador Alex Flórez Hernández, quien rindió ponencia positiva con modificaciones para primer debate, pero el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura, de acuerdo al artículo 190 de la Ley 5ta de 1992 y el artículo 162 de la Constitución Política.

Así las cosas, y dada la importancia que requiere en el contexto colombiano, para esta nueva legislatura se radica la iniciativa con modificaciones, teniendo en cuenta los aportes de los diferentes ponentes designados en las legislaturas anteriores, para que siga su trámite y se convierta en Ley de la República.

II. OBJETO DEL PROYECTO

La presente Proyecto de Ley tiene por objeto establecer las pautas generales para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir al cuidado del medio ambiente a través de sistemas de movilidad sostenible y mejorar la salud pública.



III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente proyecto de Ley busca contribuir a la reducción de los impactos ambientales derivados del transporte, a través de la promoción del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), y mejorar la salud pública en el territorio nacional. Por ello, dividiremos la justificación en los siguientes ítems:

- a. Impacto y contribución al medio ambiente por el uso de bicicletas a nivel internacional.
- b. Compromisos de Colombia frente a los impactos ambientales.
- c. Situación en Colombia con el uso de las bicicletas, a través del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP).
- d. Conveniencia del Proyecto de Ley.

Considerando lo anterior, desarrollaremos los ítems así:

a. Impacto y contribución al medio ambiente por el uso de bicicletas a nivel internacional.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE¹, las ciudades que separan a los ciclistas de los demás vehículos invirtiendo en ciclovías, están mejor posicionadas para maximizar los beneficios de salud y sostenibilidad del ciclismo. Si bien los niveles de seguridad para los ciclistas difieren drásticamente entre los diferentes países y ciudades, las investigaciones muestran que, en general, los beneficios para la salud pública de motivar a las personas a transitar en bicicleta superan con creces los costos. Muchas más personas mueren de enfermedades crónicas relacionadas con la falta de ejercicio físico y la mala calidad del aire que en accidentes de tránsito.

El ciclismo regular mejora la condición cardiovascular del cuerpo y ayuda a controlar el exceso de grasa corporal, lo que reduce el riesgo de enfermedades crónicas como cardiopatías, diabetes tipo dos y accidentes cerebrovasculares. El uso de la bicicleta también aumenta la fuerza muscular, mejora la flexibilidad de las articulaciones y libera endorfinas, que ayudan a combatir el estrés².

Y no solo la salud de los ciclistas mejora cuando las ciudades promocionan las bicicletas como medio de transporte. La potencia del pedal produce cero emisiones de carbono, un gran beneficio para el medio ambiente. Las cifras de las Naciones Unidas predicen que la población mundial llegará a 9,7 mil millones para el año 2050, y el 68 % de las personas habitarán en las ciudades³.

Esta nueva forma de transportarse ha ido creciendo con fuerza a nivel mundial, ahora son más los países que sumados a Dinamarca (país ciclista) han incorporado este medio de transporte como una alternativa viable, sostenible y segura. Por ejemplo, en Londres existe un SBP enfocado al alquiler llamado Barclays Cycle Hire, se estima que se han realizado más de 22 millones de viajes desde el 2010 y que un usuario puede hacer uso de más de 8.000 bicicletas en 500 estaciones, para lo cual debe realizar un pago de acuerdo al tiempo que utilice este servicio. Si el usuario solo "alquila" el servicio durante 30 minutos este será gratis, pero si lo utiliza por 2 horas puede costar £ 6.00, por 6

¹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Extraído de: <https://www.oecd.org/en.html>

² BupaSalud. Conoce los beneficios del ciclismo y la razones por las que deberías empezar a practicarlo. Extraído de: <https://www.bupasalud.com/salud/beneficios-del-ciclismo>

³ Naciones Unidas. La población mundial llegará a 8000 millones en 2022. Extraído de: <https://www.un.org/es/desa-es/la-poblaci%C3%B3n-mundial-llegar%C3%A1-8000-millones-en-2022#:~:text=Las%20%C3%BAltimas%20proyecciones%20de%20las,y%209700%20millones%20en%202050>



horas £ 35.00, y así se establecen unos rangos de precios con el fin de desincentivar los recorridos largos y poder rotar las bicicletas a más usuarios. Si las bicicletas no se devuelven en 24 horas o presentan algún daño, se llega a aplicar una multa hasta por £ 300.00⁴. Barcelona, por su parte, cuenta con un sistema llamado Bicing, el cual funciona las 24 horas del día los 365 días del año. Actualmente cuenta con 7 mil bicicletas robustas, estables y cómodas, con características similares a las encontradas en Londres, Nueva York o Montreal. De las 7.000 unidades disponibles, 6.000 son mecánicas y 1.000 eléctricas, existen 425 estaciones mixtas (para eléctricas y mecánicas) y 3 tipos de sistemas de acceso al servicio (tarjeta inteligente, aplicación móvil y teléfono inteligente con tecnología NFC), entre otros⁵.

Presentes en el continente americano, se encontraron este tipo de sistemas en ciudades como Washington, Ciudad de México y Medellín. Con respecto a Washington, cuenta con un sistema llamado Capital Bikeshare, el cual es un servicio de bicicletas compartidas del Metro D. C., con más de 4.300 bicicletas y más de 500 estaciones en 6 jurisdicciones: Washington D. C., Arlington, VA, Alexandria, VA, Montgomery, MD, Prince George's County, MD y Fairfax County, VA. Este sistema está diseñado para viajes rápidos, articulados a los sistemas de transporte urbanos; los viajes menores a 30 minutos no tienen costo alguno, los viajes de 60 minutos tienen un costo de 2 dólares, y existen viajes para turistas en los cuales se puede alquilar el servicio de bicicletas por 24 horas, e incluso por 3 días y su precio varía dependiendo del tiempo del servicio⁶.

Particularmente porque lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO2 actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO2 radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial.⁷

Por su parte, Utrecht en los Países Bajos encabeza la lista de 90 ciudades de todo el mundo por ser el mejor lugar para ser ciclista, según el índice de Coya, la start-up de tecnología de seguros, de 2019. Más de la mitad de los residentes de la ciudad se mueven en dos ruedas, beneficiándose de las bajas tasas de accidentes y los relativamente pocos robos de bicicletas.

Las autoridades han transformado la ciudad holandesa en un refugio amigable para las bicicletas, invirtiendo en infraestructura para alentar a los ciudadanos a adoptar la potencia del pedal. Una red de ciclovías cubiertas y al aire libre une diferentes partes de la ciudad, con puentes, túneles y rotondas especialmente diseñados para ciclistas.

La red incluye la calle exclusiva para bicicletas más larga del país y cuenta con el estacionamiento para dos ruedas más grande del mundo, que según la ciudad podrá albergar 33.000 bicicletas para 2020.

⁴Barclays Cycle Hire London. Recuperado el 6/02/2019. Extraído de: [https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/.](https://freetoursbyfoot.com/barclays-cycle-hire-london/)

⁵ Página oficial Bicing. Recuperado el 6/02/2019. Extraído de: www.bicing.barcelona/es/nou-servei-bicing.

⁶ Day Passes. Recuperado el 6/02/2019. Página oficial Extraído de: www.capitalbikeshare.com/pricing/day-passes.

⁷ Banco Mundial (2017). Movilidad. Extraído de: www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility



#	City	Country	Size																		Total Score
1	Utrecht	Netherlands	S	63.83	51.00%	194	279.85	78.99	82.46	3716	37.51	98.87	60.78	21.77	12.07	16.92	N	7.32	4.16	77.84	
2	Munster	Germany	S	58.74	39.10%	0.53	445.58	83.04	88.43	28.15	51.23	88.04	53.05	35.52	26.00	30.76	N	23.84	12.42	65.93	
3	Antwerp	Belgium	S	62.67	28.90%	1.61	1165.81	84.61	77.05	73.57	34.28	75.31	53.37	78.87	100	89.44	Y	14.72	57.06	60.51	
4	Copenhagen	Denmark	M	61.19	29.00%	1.04	278.44	66.62	83.01	62.47	55.23	86.54	61.60	12.77	17.33	14.75	Y	74.05	67.03	60.46	
5	Amsterdam	Netherlands	M	63.42	32.00%	1.77	1019.16	84.49	77.75	43.72	55.90	98.87	61.71	32.08	33.73	32.89	N	22.63	11.82	60.24	
6	Malmö	Sweden	S	58.98	30.00%	0.37	433.11	90.87	91.89	26.56	46.55	91.85	52.40	10.80	9.46	10.13	N	7.00	4.00	55.88	
7	Hangzhou	China	L	54.20	30.00%	1.71	478.73	74.48	80.06	11.92	32.72	63.55	35.06	46.15	49.70	47.93	N	3.28	2.14	52.55	
8	Bern	Switzerland	S	53.27	15.00%	0.68	482.36	75.78	84.89	46.95	65.70	98.73	65.46	71.60	96.52	84.06	Y	4.08	52.04	48.76	
9	Bremen	Germany	M	58.86	21.00%	1.38	334.85	67.34	87.15	18.64	58.78	84.64	55.96	19.32	19.74	19.53	N	5.92	3.46	47.81	
10	Hannover	Germany	M	58.83	19.00%	2.99	773.00	91.23	76.96	15.33	53.68	89.63	51.51	27.33	19.74	23.53	Y	8.83	54.41	46.70	

Fuente: Foro Económico Mundial

Ciudades como Münster, Alemania, que ocuparon el segundo lugar, han invertido en una infraestructura exclusiva para fomentar el uso de bicicletas y permitir que las personas viajen con mayor seguridad, lo que hace que casi dos quintas partes de la población se traslade regularmente en bicicleta.⁸

Esta cifra se reduce a alrededor del 30 % en las otras cinco ciudades en las primeras posiciones, que incluyen Amberes, Copenhague y Ámsterdam.

⁸ Foro Económico Mundial. Estas son las mejores ciudades del mundo para ser ciclista. Extraído de: <https://es.weforum.org/agenda/2019/06/estas-son-las-mejores-ciudades-del-mundo-para-ser-ciclista/>



More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes

Bicycle travel per inhabitant per year (km) and number of cyclists killed per billion km*

■ Bicycle travel per inhabitant per year (km) ■ Cyclists killed per billion km of bicycle travel

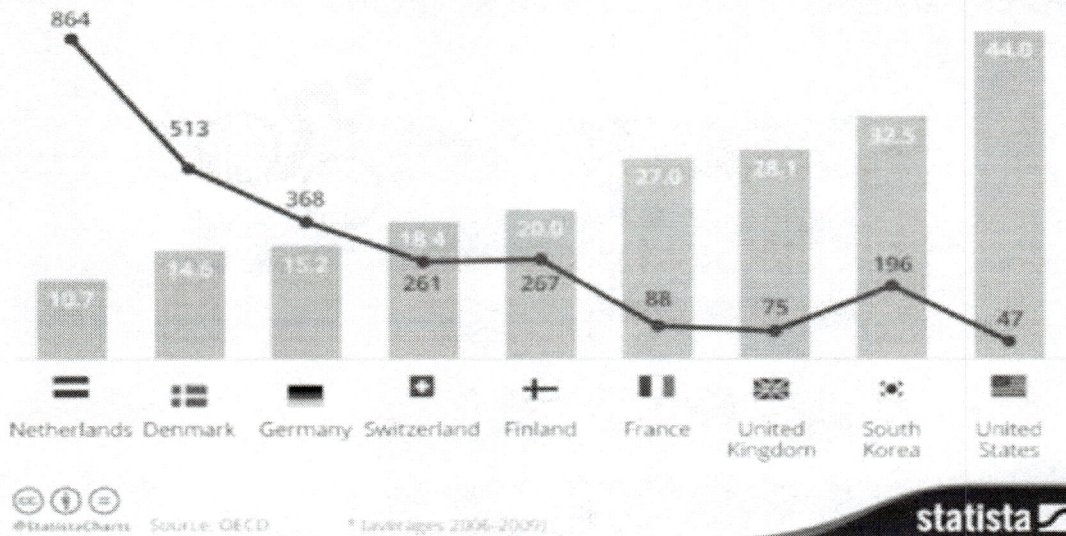


Imagen 4. Más ciclistas en un país significa menos choques fatales⁹

Como lo muestra el gráfico anterior, aumentar la cantidad de ciclistas en una ciudad puede reducir la cantidad de muertos en accidentes. Un informe reciente de la OCDE¹⁰ sobre seguridad de las bicicletas encontró mejores niveles de conciencia en lugares con un alto número de ciclistas, carriles para bicicletas y otras infraestructuras de apoyo.

Respecto a América Latina, al tener una topografía más abrupta rodeada por cordilleras, tiene mayor dificultad a la hora de mejora infraestructura vial de interconexión como la que puede tener el europeo, no obstante, en nuestro continente la bicicleta es un medio de transporte imprescindible para la población, ciudades como:

- Rosario es una de las principales ciudades argentinas que tienen mayores índices de uso de bicicletas.
- Bogotá es la segunda urbe con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472).
- Santiago de Chile es la tercera con mayor cantidad de viajes de bicicleta por día con 510.569.

⁹ Statista. More Cyclists In A Country Means Fewer Fatal Crashes. Recuperado de: <https://www.statista.com/chart/3261/more-cyclists-in-a-country-means-fewer-fatal-crashes/#:~:text=Both%20motorists%20and%20cyclists%20need,and%20the%20safety%20level%20improve>

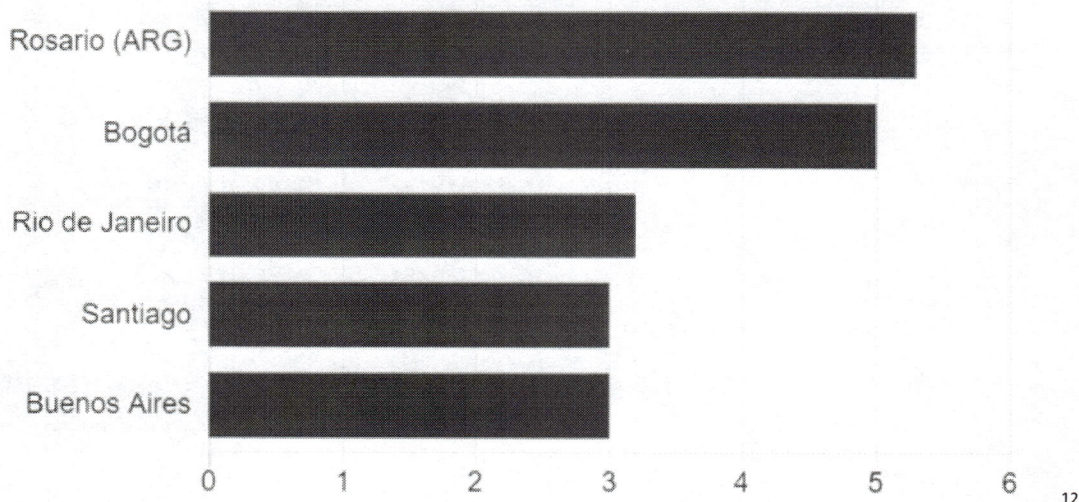
¹⁰ Cycling Safety Summary and Conclusions, OCDE. Recuperado de: <https://www.itf-oe.cd.org/sites/default/files/docs/cycling-safety-roundtable-summary.pdf>



Estos datos se desprenden de un estudio sobre 56 ciudades de América Latina y el Caribe que presentó el Banco Interamericano de Desarrollo en 2015 para impulsar el uso de la bicicleta¹¹

Porcentaje de viajes realizados en bicicleta

■ % de viajes



En términos de infraestructura, Bogotá también lleva la delantera con 392 km de ciclovías. Le siguen Río de Janeiro, con 307 km, y Sao Paulo, con 270 km. En tanto, según el BID, la Ciudad de México cuenta con el mayor número de bicicletas públicas disponibles (4.000). Aunque Río de Janeiro lidera el ranking si se mira la cantidad por habitante: 4 unidades por cada 10.000 personas. Según el informe privado Copenhagenize Index 2015 sobre las ciudades más amigables del mundo para andar en bicicleta, sólo una de América Latina aparece entre las primeras 20: Buenos Aires. Para este índice, la capital argentina se ubica en el puesto 14 porque cuenta con un sistema moderno de alquiler, implementó 140 km de ciclovías y sus habitantes aceptan el uso de la bicicleta, entre otros motivos. Río de Janeiro, Sao Paulo y Bogotá siguen a la capital de Argentina, aunque muy lejos.

b. Compromisos de Colombia frente reducción de impactos ambientales.

Bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efectos Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país sino también el mundo.

En la siguiente imagen se muestran las contribuciones determinadas nacionalmente por algunos de los países latinoamericanos en la CMNUCCA y sus objetivos condicionados a recursos de cooperación internacional.

¹¹BBC.

Extraído

de:

https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160419_bicicleta_america_latina_paises_ciudades

¹²Ibíd.



	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
MÉXICO	Reducir las emisiones combinadas de GEI y carbono negro en un 25% con respect al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de GEI y carbono negro para el 2030 (condicional al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
BRASIL	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 43% para 2030, en comparación con los niveles de 2005.	El país recibe con agrado el apoyo de los países desarrollados con miras a generar beneficios globales.

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), Climatescope¹³

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero para el año 2030", el Gobierno dejó entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación. Pero estos cambios implican la voluntad política además de la generación de procesos de transformación en el consumo, el cuidado, la cultura y estilos de vida que a la final tiene una implicación directa en la recuperación gradual del medio ambiente; esto es, los cambios deben venir en un sistema de corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad, la familia y el ciudadano.

Por ello, esta iniciativa es un aporte a los sectores allí establecidos, para generar oportunidades de mitigación y una transformación cultural en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte; pero para ello deben generarse las condiciones necesarias que paulatinamente vayan cambiando los hábitos de movilidad en las grandes ciudades, respecto al desplazamiento de cortas y grandes distancias.

¹³ El Dialogo y UNFCCC. CARGANDO EL FUTURO: El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina. Extraído de: <https://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2018/09/CARGANDO-EL-FUTURO-4.pdf>



Tabla 1. Principales acciones que permitirán cumplir las metas de reducción de emisiones

Sector	Principales oportunidades de mitigación
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la deforestación • Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales • Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) • Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono • Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) • Ganadería sostenible (sistemas silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) • Modelos más eficientes de uso del suelo; Ordenamiento territorial
Energía	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción • Sistemas de redes inteligentes • Portafolio de energías renovables • Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas • Reducción de pérdidas de transporte de energía • Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos • Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) • Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menor carbono intensidad • Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Estándares de rendimiento y conducción verde; • Renovación de la flota; • Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad • Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas; Desincentivos al uso del transporte privado; Cobros por congestión; • Transporte multimodal (fluvial y férreo) • Optimización transporte carga
Vivienda	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes; mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natural; reemplazo y chatarrización de neveras; uso de energía solar) • Renovación de vivienda • Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción • Ciudades sostenibles
Residuos	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) • Captura y quema de metano en rellenos sanitarios • Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores¹⁴

En la tabla anterior se observa cómo el sector transporte se destaca como uno de los sectores claves para las apuestas futuras de la lucha contra el calentamiento global, temas como la conducción verde y la renovación de flota, ligadas al portafolio de energías renovables, promueven la movilidad sostenible y los proyectos encaminados a una flota pública que le apuesta al desarrollo social, económico y ambiental.

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y

¹⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores. Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030. Extraído de: <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/colombia-compromete-reducir-20-emisiones-gases-efecto-invernadero-ano-2030>



económicos, en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030, esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales de efecto invernadero en un 20%¹⁵. En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente, al día de hoy, cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos¹⁶.

c. Situación en Colombia con el uso de las bicicletas, a través del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP).

Un primer acercamiento con el fin de promover la bicicleta como medio de transporte público se encuentra en el Acuerdo Municipal 84 de 2009, alcaldía de Medellín, y en el Decreto 596 de 2014, alcaldía de Bogotá, los cuales manifiestan que un Sistema de Bicicletas Público (SBP) debe ser complementario al sistema de transporte, contar con numerosas estaciones de parqueo, elementos, equipos y operaciones logísticas para facilitar su movilización. Para el caso de Medellín, este sistema se encuentra disponible desde el año 2010, y en cuanto a Bogotá se espera que en el año 2019 se pueda hacer uso de este servicio.

Son más los municipios que han seguido de cerca esta iniciativa, como es el caso de Pereira, mediante el Proyecto de Acuerdo número 45 de 2017, y Tunja (2017) con su prueba piloto BiciTunja que está a punto de convertirse en un proyecto más elaborado con un mayor número de usuarios en la ciudad.

Sumado a lo anterior, también se cuenta con la Ley 1811 de octubre 2016, que, si bien no se encuentra dirigida específicamente a los SBP, establece medidas e incentivos en cuanto a la movilidad e infraestructura de transporte, con el fin de promover el uso de la bicicleta entre la ciudadanía.

Es decir, aunque existen iniciativas locales e incluso una nacional, no hay un lineamiento claro que oriente a los municipios en la implementación de SBP. Esta directriz lejos de tensionar la autonomía territorial, propone fortalecerlo, pues, al proporcionar un marco orientador, que respete las competencias municipales y promueva la equidad mediante incentivos y apoyo técnico.

¹⁵ Departamento Nacional de Planeación (2018). CONPES 3918. Extraído de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>.

¹⁶ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. <https://www.minambiente.gov.co/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/con-la-nueva-agenda-urbana-colombia-se-encamina-hacia-el-desarrollo-sostenible-de-sus-ciudades/>



d. Conveniencia del Proyecto de Ley.

Los daños que la humanidad ha generado al planeta bien sea por su forma de vida o por la forma en la que depreda a su paso recursos, han hecho que los ciudadanos a nivel mundial desarrollen un despertar de conciencia y desarrollen un aumento en la responsabilidad asociada al cuidado y protección del planeta, enfocado a un desarrollo sustentable. Este proyecto tiene como base tres principios fundamentales:

1. El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte.
2. Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta.
3. Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje.

Lo anterior a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP) los cuales pueden definirse como un sistema que “permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales están ubicadas dentro de un perímetro determinado y a una distancia relativamente corta entre ellas (400 a 600 metros). Las bicicletas están a disposición, para abonados permanentes o temporales, la mayor parte del día y del año, e incluso las hay hasta 24 horas todo el año. Por lo general, se permite su uso gratuito 30 o 45 minutos para lograr un alto número de viajes de proximidad. Se han consolidado como un instrumento efectivo de fomento del uso diario de la bicicleta para nuevos usuarios de la misma”¹⁷.

El articulado del Proyecto de Ley está encaminado a la protección del medio ambiente a partir del fomento del uso de la bicicleta del sistema público, además de generar la prospectiva del sistema público, dejando sentadas algunas bases útiles para la construcción de unas pautas y lineamientos, respectivamente.

¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?

Es un nuevo sistema de movilidad pública, que involucra el autoservicio, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por lo general por medios automatizados, aunque también existen medios manuales, para facilitar el uso urbano de este vehículo. Se trata ante todo de un sistema público para fomentar el uso urbano de la bicicleta en viajes de corta distancia y duración (por lo general alrededor de 30 minutos), entre personas previamente inscritas e identificadas, quienes para el uso de la cicla deben tomarla en una estación preestablecida y retornarla después de su uso a la misma o a otra estación, todo dentro de un área de funcionamiento del sistema.¹⁸

A pesar de que el sistema puede pensarse sencillo, requiere de un entramado complejo en el que se ven articulados muchos componentes de los que las bicicletas tan sólo son el 10-15% del costo de implantación y operación del sistema. En sí, este es un sistema más complejo, pues agrupa

¹⁷ Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Extraído de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

¹⁸ Montezuma, R. 2015, p. 10. Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Extraído de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>



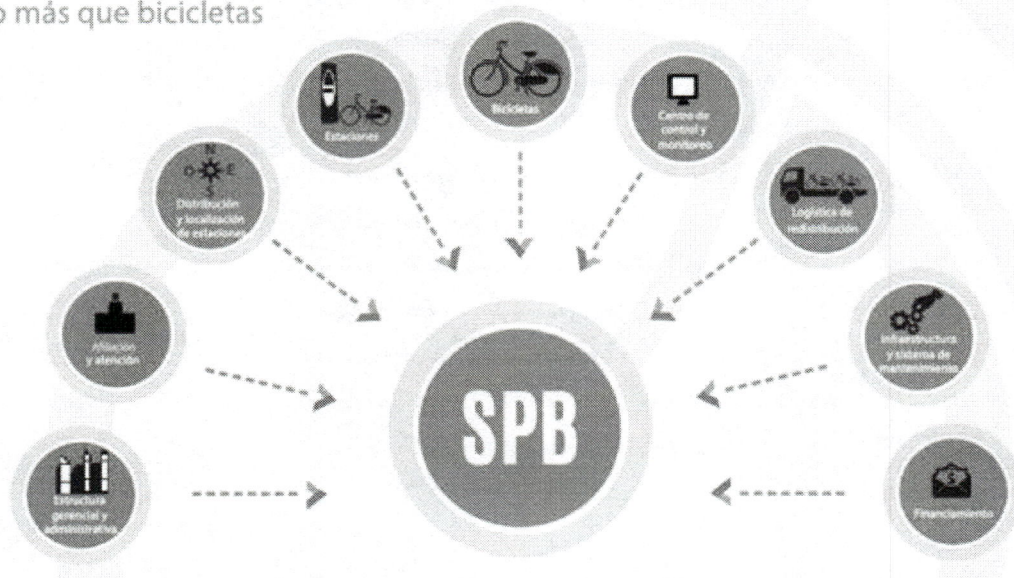
mobiliario urbano, logística, TIC 's, dispositivos electromecánicos, entre otros con el fin de garantizar que la oferta y la demanda estén balanceadas de cara a la calidad y la eficiencia.

Los principales componentes de un SBP son un complejo conjunto compuesto por:

- Estructura gerencial y administrativa.
- Sistema de abonamiento, tarificación e identificación de usuarios.
- Distribución y localización de estaciones.
- Estaciones: infraestructura, mobiliario urbano con módulos de estacionamiento, anclaje de bicicletas y de ubicación de equipos informáticos y de comunicaciones.
- Bicicletas: mecanismos electromecánicos de anclaje, identificación y lectura de bicicletas.
- Centro de control y monitoreo: dispositivos informáticos y de comunicación para gestionar el sistema y, sobre todo, para direccionar la logística de redistribución de bicicletas.
- Logística de redistribución: reposicionar o balancear el sistema por medio de la reubicación de bicicletas.
- Infraestructura y sistema de mantenimiento.
- Financiamiento.¹⁹

Transporte público individual en autoservicio

Mucho más que bicicletas



20

Cada uno de los anteriores componentes es fundamental para cómo se mencionó anteriormente, contar con su funcionamiento armónico, garantiza calidad y eficiencia en el servicio.

¿Por qué es conveniente?

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Montezuma, R., P. 11, 2015. Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Extraído de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

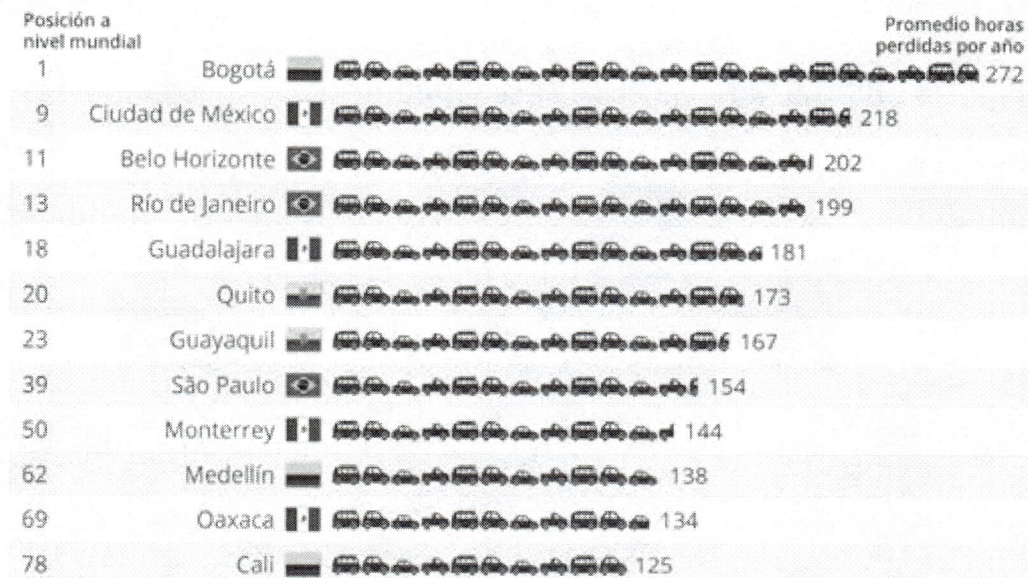


- **Mejora de la Movilidad Urbana:** Las ciudades se han visto afectadas por el aumento paulatino del tráfico, el automóvil y el transporte público, han eclipsado el espacio urbano y han condicionado el diario vivir del ser humano, los diseños urbanos son proyectados, direccionados y enfocados en el automóvil, causante de caos circulatorio, contaminación acústica y atmosférica, estrés en conductores y transeúntes, uso poco inteligente de los recursos energéticos, entre otras.

Según un nuevo estudio de INRIX, empresa especialista en el sector transporte, a 2018 los bogotanos padecieron los peores embotellamientos a nivel latinoamericano y a nivel mundial, según muestra la siguiente imagen²¹, los bogotanos desperdiciaron en promedio 11 días al año (272 horas), en el tráfico, en Ciudad de México pasaron 218 horas y en Bello Horizonte 202 horas.

Las ciudades de América Latina más congestionadas

Ciudades de Latinoamérica según el n° de horas perdidas en embotellamientos en 2018*



© Statista ES Análisis realizado en más de 200 ciudades de 38 países.
Fuente: INRIX 2018 Global Traffic Scorecard

América Latino statista

Imagen 2. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019.

Lograr un uso masivo de la bicicleta como medio de transporte tiene un importante efecto en bajar el nivel de congestión de las vías, lo que al mismo tiempo repercute en la disminución del consumo de combustibles fósiles y con ello un efecto favorable para el ambiente.

El fin último de las ciudades latinoamericanas es reducir la congestión, todo esto a través de formas sustentables de movilidad como la bicicleta, no obstante, y aun cuando las

²¹ Statista. Las ciudades latinoamericanas con peor tránsito, 2019. Extraído de: <https://es.statista.com/grafico/17001/las-ciudades-de-america-latina-con-mas-horas-perdidas-en-embotellamientos/>



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142
fabian.diaz.comunidad

fabian.diaz.plata
@FabianDiazPlata



FABIAN
DIAZ

ciudades han dispuesto un aparato administrativo enfocado en el uso de este medio de transporte, existe un alto déficit en los datos sobre el ciclismo urbano y en la disponibilidad de información para los usuarios. La existencia de estos departamentos es crucial para el apoyo al uso de la bicicleta. La regulación sobre su uso tiene como objetivo proteger al ciclista, al igual que aclarar sus responsabilidades en la vía sin que ello genere una política restrictiva hacia el uso. Esto ayudará a reducir los accidentes que involucran a usuarios vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones.

- **Medio ambiente:** La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, dado su gran impacto en la salud de la población, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. En Colombia, el monitoreo y control de la contaminación atmosférica ha tomado día a día mayor relevancia, debido a que, según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación estimó que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

Los SBP reducen la congestión vial y mejoran la calidad del aire y su aporte es muy evidente, puesto que la bicicleta pública ofrece una alternativa de transporte para viajes cortos que de otra manera tendrían que hacerse en auto. Desde noviembre del 2011, los 220000 miembros del sistema de bicicletas públicas en Washington D.C., han reducido cerca de 4.4 millones el número de millas recorridas en auto (LDA Consulting 2012). Igualmente, ofrecen un servicio complementario al transporte público, brindando una alternativa a los viajes cortos que, de otra forma, se habrían realizado en transporte público o en automóvil como se enunció anteriormente²².

En la siguiente tabla pueden verse las emisiones evitadas por pasajero transportado, bien sea en vehículos particulares o transporte público. Para este cálculo el Ministerio de Ambiente utilizó los factores de emisión de la Agencia Ambiental Europea (2016), de la mano de la caracterización realizada por el Ministerio de transporte y considerando las condiciones de los vehículos y su clasificación: Particulares Euro II (Gasolina); Buses y Busetas desde 2015 Euro IV (Diesel); Anteriores a 2015 Euro II (Diesel).²³

Característica	Prom. Pasajeros Transportados	Emisiones PM2.5 (g/Km-pasajero)	Emisiones CO (g/Km-pasajero)	Emisiones NMVOC (g/Km-pasajero)	Emisiones NOx (g/Km-pasajero)
Bicicletas	1	0	0	0	0

²² Instituto de Políticas para el Transporte y el desarrollo (ITDP), Guía para la Planeación del Sistema de Bicicleta Pública, 2015, p. 14

²³ Ministerio de Ambiente a la solicitud de información MADS E- 2019-4176.



Vehículos particulares (livianos)	2	0,001 1	1,2100	0,1030	0,1145
Buses antes del 2015	90	0,002 4	0,0271	0,0051 Dado como THC-CH4	0,1189 Dado como NO2 eq
Busetas antes del 2015	50	0.004 4	0,0488	0,0093 Dado como THC-CH4	0,2140 Dado como NO2 eq
Buses año 2015 en adelante	90	0,0005	0,0025	0,0002 Dado como THC-CH4	0,0602 Dado como NO2 eq
Busetas año 2015 en adelante	50	0,0009	0,0045	0,0004 Dado como THC-CH4	0,1355 Dado como NO2 eq

Es importante señalar que, de acuerdo con un estudio presentado en 2018 por el DNP, la degradación ambiental en Colombia tuvo un costo de 16.6 Billones de pesos (2,08% del PIB de ese año), donde 12,2 Billones de pesos fueron causados por la mala calidad del aire en las áreas urbanas (1,5% del PIB), lo cual demuestra que el daño ambiental tiene claros efectos económicos a considerar. Es fundamental señalar que es el transporte, el responsable del 80% de las emisiones de tipo PM2.5 y que las fuentes fijas aportan el 20% restante, lo cual demuestra que es el transporte el principal factor de afectación atmosférica de las ciudades y de la salud pública. Por otro lado, es evidente como la bicicleta genera soluciones en términos de contaminación y también de movilidad, pero es necesario que esta venga acompañada de medidas enfocadas en la reducción del uso de todo el transporte motorizado.

- **Beneficios para la Salud:** La actividad física, es cualquier movimiento del cuerpo que genere un gasto energético y puede relacionarse con actividades como trabajar, jugar, realizar actividades del hogar y otras como las recreativas, no debe confundirse con el ejercicio el cual es una subcategoría de esta, pero es planeado, estructurado repetitivo y posee metas específicas, lo que debe tenerse en cuenta es que toda actividad física es beneficiosa para la salud. Según la OMS, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo a nivel mundial, pues aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles como cáncer, diabetes y enfermedad cardiovascular.

Los beneficios de la práctica de actividad física regular, pueden incluir mejoras en sistemas muscular y cardiorrespiratorio, mejoras en la salud ósea, reducción del riesgo de padecer hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, tipos de cáncer como el de mama y colon y depresión, reduce el riesgo de caídas y fracturas, además de ser muy importante para el equilibrio y el control del peso, entre otros beneficios.



Dentro de las formas para aumentar la actividad física se encuentran políticas como, la promoción de actividad física por medio de acciones cotidianas; que las formas alternativas de transporte, como caminar y montar en bicicleta, sean accesibles y seguras de usar; políticas laborales que incentiven la actividad en entornos de trabajo; espacios de ocio y recreación dentro de las escuelas y formación en educación física de calidad para niños y jóvenes que les permita desarrollar pautas de comportamiento que los mantenga activos durante su vida; instalaciones deportivas y recreativas que ofrezcan a las personas la oportunidad de hacer deporte.

Por todo lo anterior, la bicicleta se convierte en el instrumento perfecto para mejorar las condiciones de vida de las personas y se cuentan entre otros muchos beneficios, los siguientes:

- Reducción de riesgo de aparición de enfermedades crónicas no transmisibles como la hipertensión, diabetes, enfermedades cardiovasculares y pulmonares, y otras mencionadas anteriormente
- Pedalear mejora el ritmo cardíaco en cuanto a su eficiencia pues disminuye la cantidad de latidos por minuto y la tensión arterial, contribuye a la eliminación del colesterol malo y a retener el bueno, baja los triglicéridos, aumenta la elasticidad de los vasos arteriales mejorando la circulación y previniendo en 50% el riesgo de infarto y otras cardiopatías, disminuye la adherencia y agregación plaquetarias (implicada en los infartos de miocardio).
- Fortalece músculos y huesos: Pedalear activa la mayoría de los músculos del cuerpo, especialmente los de la parte inferior (cuádriceps, glúteos y gemelos), así como la región lumbar, abdominal, los hombros y la espalda, lo que repercute en fortalecimiento de los huesos sin desgaste de las articulaciones, por lo que adicionalmente se indica en personas con artrosis²⁴.
- Mejora el equilibrio y la coordinación: Montar bicicleta activa todos los sentidos, músculos y huesos, estimulando el cerebro y todo el sistema nervioso, activando el sistema corporal de equilibrio y coordinación, características que lo hacen además recomendable en todas las etapas de la vida, desde la infancia hasta la vejez.
- Mejora la respuesta ante infecciones: Usar frecuentemente la bicicleta como medio de transporte o recreación estimula la producción de células blancas que se encuentran en la sangre y nos defienden de las bacterias que nos generan infecciones.
- Reduce el peso corporal pues ayuda a la quema de grasa sobrante al aumentar el ritmo metabólico.
- Disminuye las necesidades de insulina, y mejora la tolerancia a la glucosa.
- Disminuye la ansiedad y la depresión. Mejora el sentimiento de bienestar.
- Mejora la resistencia al trabajo.

²⁴ Alcaldía Mayor de Bogotá. Bajar de peso, el riesgo de infarto y el estrés, entre los beneficios que trae la bici. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-deporte-y-recreacion/beneficios-de-la-bicicleta-para-la-salud>



- La bicicleta reduce el estrés en las articulaciones, existen estudios que afirman que el pedaleo mejora los síntomas del parkinson, pues tiene propiedades neuro restauradoras y neuroprotectoras, por la liberación de neurotrofinas y dopamina.²⁵

Así pues, son más que suficientes las razones para incentivar el uso de la bicicleta como herramienta de salud pública, por lo que un SBP acercará esta herramienta al grueso de los ciudadanos y generará enormes beneficios en la calidad de vida de los colombianos.

El Proyecto de Ley cuenta con elementos que lo hacen distintivo y no redundante con la legislación existente, ya que busca establecer una regulación específica para los SBP, con un enfoque de sostenibilidad, muy propio de estos sistemas en el mundo.

IV. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

- **Artículo 49.** “La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley.

Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad.

La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria.

Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y de su comunidad.

El porte y el consumo de sustancias estupefacientes o sicotrópicas está prohibido, salvo prescripción médica. Con fines preventivos y rehabilitadores la ley establecerá medidas y tratamientos administrativos de orden pedagógico, profiláctico o terapéutico para las personas que consuman dichas sustancias. El sometimiento a esas medidas y tratamientos requiere el consentimiento informado del adicto.

Así mismo el Estado dedicará especial atención al enfermo dependiente o adicto y a su familia para fortalecerla en valores y principios que contribuyan a prevenir

²⁵ Universidad de la Laguna. Beneficios del uso de la bicicleta. Recuperado el 10/09/2020. [En línea] https://www3.gobiernodecanarias.org/sanidad/scs//content/eb746e4a-a9ce-11e3-87a8-b75a262fb22d/ULL_Beneficios_Uso_Bicicleta.pdf



comportamientos que afecten el cuidado integral de la salud de las personas y, por consiguiente, de la comunidad, y desarrollará en forma permanente campañas de prevención contra el consumo de drogas o sustancias estupefacientes y en favor de la recuperación de los adictos”²⁶.

La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad... (Énfasis fuera del texto).

“El control ambiental ha sido entendido como la inspección, la vigilancia y la aplicación de las medidas técnicas y legales necesarias para evitar o disminuir cualquier tipo de afección al ambiente producto de las actividades humanas o desastres naturales, entendiéndose que un impacto se produce por cualquier alteración en el medio biótico, abiótico socioeconómico, ya sea adversa o beneficiosa, total o parcial, siempre que pueda ser atribuido al desarrollo de una obra, actividad o hecho de la naturaleza”²⁷

- **Artículo 78.** “La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos”²⁸

Podemos evidenciar que es obligación constitucional garantizar la óptima calidad de la prestación de los servicios, conforme a políticas públicas que el mismo deba estructurar y más procura y garantía de un ambiente sano y la protección de los bienes de interés públicos.

- **Artículo 79.** “Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

²⁶ Artículo 49, Constitución Política. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr001.html#49

²⁷ Sentencia T-227/17. Corte Constitucional. Extraído de: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/t-227-17.htm>

²⁸ Artículo 78, Constitución Política. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#78



Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines”²⁹.

Resulta pertinente, dado los beneficios para la salud, la economía y el desarrollo sostenible, expuesto en el presente proyecto.

MARCO LEGAL

Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."

- **Artículo 2** "1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

²⁹ Artículo 79, Constitución Política. Extraído de:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#79



Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

8. DEL TRANSPORTE INTERMODAL:

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación³⁰.

En su artículo segundo, la presente ley se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. En el artículo tercero se manifiesta los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios

Ley 336 de 1996. "Estatuto General de Transporte"

- **Artículo 4.** "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares"³¹
- **Artículo 5.** "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto"³².

³⁰ Artículo 2, Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones." Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html#2

³¹ Artículo 4, Ley 336 de 1996. "Estatuto General de Transporte". Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html#4

³² Artículo 5, Ley 336 de 1996. Extraído de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html#4



La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”³³.

- **Artículo 68.** “Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2°. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización”.

CAPÍTULO V. CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar.

³³ Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html



Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.

Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo”³⁴.

El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

Ley 1083 de 2006. “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”.

- **“ARTÍCULO 1o. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS.** <Artículo modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial

³⁴ Artículo 68, Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.


Extraído

de:

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr001.html#68



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

 (+57) 313 377 4142

 fabiandiazcomunidad

 fabiandiaz.plata

 @FabianDiazPlata



FABIAN
DIAZ

metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías³⁵.

Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

LEY 1811 DE 2016. “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”.

- **“ARTÍCULO 1o. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana”³⁶

En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar

³⁵ Artículo 1, Ley 1083 de 2006. “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1083_2006.html#1

³⁶ Artículo 1. LEY 1083 DE 2006. “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”. Extraído de: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1083_2006.html#1



el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

- **“ARTÍCULO 4o. USO DE BICICLETAS DENTRO DE LOS SITM, SITP, SETP Y SITR.** Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

PARÁGRAFO 2o. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

PARÁGRAFO 3o. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas”³⁷.

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

Ley 769 de 2022, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

- **“ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS.** <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016. El nuevo texto es el siguiente:> Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

³⁷ Artículo 4. Ley 1811 de 2016. Extraído de:
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1811_2016.html#4



3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.

PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

PARÁGRAFO 2o. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h³⁸.

JURISPRUDENCIA

Por otra parte, la Corte Constitucional ha indicado que:

Sentencia C-293 de 2002 indica que:

“Los principios generales que deben guiar la política ambiental, corresponden a las autoridades ambientales en correlación directa con las obligaciones estatales, pues estas están enfocadas al principio de precaución, conforme al cual existe un peligro latente grave e irreversible al ambiente, el número de emisiones de CO2 emitidas en las ciudades atentan directamente con el bienestar de las población, por eso corresponde a las entidades gubernamentales adoptar medidas eficaces para evitar la degradación del medio ambiente”³⁹.

Sentencia 462 de 2008, manifiesta que:

“La Constitución Política de 1991 no encargó el deber de conservación y preservación del medio ambiente a una sola autoridad pública, sino que comprometió a todas las instancias de poder en la ejecución de políticas de defensa del patrimonio ecológico. La política ambiental ha de ser una política integrada institucionalmente y coordinada desde el nivel central de la Administración. La eficacia en la preservación de los recursos naturales debe alcanzarse mediante la coordinación de los esfuerzos de las distintas instancias territoriales, por lo que se requiere de la existencia de un nivel central de decisión que coordine las

³⁸ Artículo 95. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Extraído de: http://secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002_pr002.html#95

³⁹ Sentencia C-293 de 2002. Corte Constitucional. Extraído de:

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/c-293-02.htm>



instancias locales a efectos de lograr una política ambiental homogénea y coherente en el nivel nacional. El artículo 80 constitucional establece que la planificación de la política ambiental corresponde al Estado, lo que impone, de suyo, la existencia de un ente de coordinación que diseñe los lineamientos básicos y los canales de cooperación entre las diferentes autoridades estatales que funcionan descentralizada o desconcentradamente. El carácter nacional de la política del medio ambiente es fundamento para considerar que la misma debe coordinarse desde los niveles centrales de la administración. Asimismo, el hecho de que los Estados sean los sujetos internacionalmente responsables por el cumplimiento de los compromisos ambientales exige la adopción de políticas domésticas coherentes, cuya unidad se refleje fuera de las fronteras nacionales. Esta coherencia solo se garantiza mediante la dirección y coordinación de la política ambiental por parte de la autoridad central, pues, tal como lo indica el artículo 226 de la Constitución Política, la función de promover las relaciones internacionales ecológicas está en cabeza del Estado, sobre las bases de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional⁴⁰

Sentencia C-443 de 2009, se refiere al principio de progresividad en materia de protección al medio ambiente como:

“MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES-
Contenido/MANDATO DE PROGRESIVIDAD DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y
CULTURALES-Alcance

El mandato de progresividad tiene dos contenidos complementarios, por un lado, el reconocimiento de que la satisfacción plena de los derechos establecidos en el pacto supone una cierta gradualidad; y por otra, también implica un sentido de progreso, consistente en la obligación estatal de mejorar las condiciones de goce y ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales. Así, una vez alcanzado indeterminado nivel de protección “la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve restringida, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado es constitucionalmente problemático puesto que precisamente contradice el mandato de progresividad”, lo cual no solo es aplicable respecto a la actividad del Legislador sino también respecto a la actuación de la Administración en el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de derechos económicos sociales y culturales al igual que cualquier rama de los poderes públicos con competencias en la materia⁴¹

(...)

“La legislación expedida y la jurisprudencia constitucional vertida sobre la defensa al medio natural y el entorno ecológico han partido de un desarrollo histórico y líneas de pensamiento que han desembocado en la existencia de diversos enfoques jurídicos que vienen a concretarse en visiones: i) antropocéntricas, ii) biométricas y iii) ecocéntricas, entre otras⁴²

40	Sentencia	462/08.	Corte	Constitucional.	Extraído	de:
						https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/c-462-08.htm
41	Sentencia	C-443/09.	Corte	Constitucional.	Extraído	de:
						https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2009/c-443-09.htm
42	Sentencia	C-449/15.	Corte	Constitucional.	Extraído	de:
						https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2015/c-449-15.htm



Sentencia T-154 de 2013⁴³ advierte que:

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros. (Énfasis fuera del texto).

V. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

⁴³ Sentencia T-154 de 2013. Corte Constitucional. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/t-154-13.htm>



...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso⁴⁴.

VI. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un Proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir o fusionarse con los intereses de los electores.

Atentamente,

FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 130 y ss Ley 5° de 1.992)

El día 30 del mes Julio del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
N° 88 Acto Legislativo N° _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. Fabian Diaz Plata

⁴⁴ Sentencia C-315/08. Corte Constitucional. Extraído de:
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/c-315-08>



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B



(+57) 313 377 4142
SECRETARÍA GENERAL
fabian.diaz.comunidad



fabian.diaz.plata
@FabianDiazPlata



FABIAN DIAZ