

Bogotá D.C. 11 de agosto de 2015

Señor
Luis Fernando Velasco
Presidente
Senado de la República

Asunto: Proyecto de Ley no. ____ de 2015 *“Por medio del cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional”*

Respetado Doctor Velasco:

En nuestra condición de congresistas, nos disponemos a radicar ante el Senado de la República el presente Proyecto de Ley que busca incentivar y promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional.

De manera que, se presenta a consideración esta Cámara el presente proyecto, para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley. Por tal motivo adjuntamos original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Angélica Lozano Correa
Representante a la Cámara

Claudia López
Senadora de la República

Proyecto de Ley _____ de 2015 Cámara

Por medio del cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito

Exposición de motivos

1. Objetivo

El presente proyecto de ley tiene tres objetivos: **incentivar el uso de bicicleta, incrementar el número de viajes en bicicletas** en el territorio nacional y **avanzar en la mitigación del impacto ambiental** que produce el tránsito automotor.

2. Justificación

La bicicleta es “una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable”¹. En Colombia, de acuerdo a la Encuesta de Calidad de Vida de 2012 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el 31,7% de los hogares posee bicicleta, esto equivale a 4,1 millones de hogares. De acuerdo con la misma encuesta 34,3% de los hogares de las cabeceras tiene bicicleta frente a 22,6% del resto del país.

En otras palabras, Colombia tiene un enorme potencial para el uso de la bicicleta como medio principal de transporte. Entre las regiones nacionales en las que está dividida la Encuesta de Calidad de Vida 2012, ninguna registra una tenencia de bicicleta inferior al 10% de los hogares. Valle del Cauca tiene la mayor proporción de hogares con bicicleta, registró 47,1%, seguida por Bogotá con el 36,3% de los hogares; por su parte en San Andrés y Providencia apenas el 11,8% de los hogares tiene bicicleta.

Tabla No. 1 Tenencia de bicicleta por hogar, total nacional y regiones, cabecera y resto, 2012

REGIONES Y ÁREAS		BICICLETA	
		TOTAL	%
TOTAL NACIONAL	TOTAL	4.144.472	31,7
	CABECERA	3.494.490	34,3
	RESTO	649.983	22,6
ATLÁNTICA	TOTAL	789.082	31,7
	CABECERA	617.522	33,8
	RESTO	171.560	25,9
ORIENTAL	TOTAL	620.886	26,5

¹ ITDP (2011), La movilidad como política pública, México, Arre.

	CABECERA	473.645	28,7
	RESTO	147.241	21,2
CENTRAL	TOTAL	518.210	32,7
	CABECERA	395.222	34,8
	RESTO	122.988	27,3
PACÍFICA (SIN INCLUIR VALLE)	TOTAL	174.161	17,6
	CABECERA	109.132	23,3
	RESTO	65.030	12,5
BOGOTÁ	TOTAL	832.890	36,3
	CABECERA	832.890	36,3
ANTIOQUIA	TOTAL	491.797	27,5
	CABECERA	420.078	29,8
	RESTO	71.720	18,7
VALLE DEL CAUCA	TOTAL	631.710	47,1
	CABECERA	560.265	47,6
	RESTO	71.445	43,6
SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA	TOTAL	2.020	11,8
	CABECERA	2.020	11,8
ORINOQUÍA - AMAZONÍA	TOTAL	83.716	39,7
	CABECERA	83.716	39,7
PACÍFICA (Incluye Valle)	TOTAL	805.871	34,6
	CABECERA	669.396	40,7
	RESTO	136.475	20,0

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida, 2012. DANE

En comparación, apenas 1,7 millones de hogares en Colombia tienen carro particular. Esto quiere decir que 13,7% de los hogares colombianos son dueños de automóvil. Bogotá es la región con más hogares con vehículo, el 24% de los hogares reportó en la Encuesta de Calidad de Vida 2012 tener carro, mientras que en la región Caribe apenas el 7,4% de los hogares tiene automóvil.

Tabla No. 2 Tenencia de vehículo particular por hogar, total nacional y regiones, cabecera y resto, 2012

REGIONES Y ÁREAS		CARRO PARTICULAR	
		TOTAL	%
TOTAL NACIONAL	TOTAL	1.792.345	13,7
	CABECERA	1.678.279	16,5
	RESTO	114.066	4,0
ATLÁNTICA	TOTAL	184.758	7,4

	CABECERA	167.918	9,2
	RESTO	16.840	2,5
ORIENTAL	TOTAL	328.431	14,0
	CABECERA	288.751	17,5
	RESTO	39.680	5,7
CENTRAL	TOTAL	169.307	10,7
	CABECERA	152.606	13,4
	RESTO	16.700	3,7
PACÍFICA (SIN INCLUIR VALLE)	TOTAL	52.688	5,3
	CABECERA	42.240	9,0
	RESTO	10.448	2,0
BOGOTÁ	TOTAL	549.675	24,0
	CABECERA	549.675	24,0
ANTIOQUIA	TOTAL	278.739	15,6
	CABECERA	260 334	18,5
	RESTO	18 405	4,8
VALLE DEL CAUCA	TOTAL	196 751	14,7
	CABECERA	184 759	15,7
	RESTO	11 992	7,3
SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	TOTAL	1 286	7,5
	CABECERA	1 286	7,5
ORINOQUIA - AMAZONÍA	TOTAL	30 710	14,6
	CABECERA	30 710	14,6
PACIFICA (Incluye Valle)	TOTAL	249 439	10,7
	CABECERA	226 999	13,8
	RESTO	22 440	3,3

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida, 2012. DANE

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana 2014 del programa Bogotá Cómo Vamos, en la ciudad el 6% de los bogotanos usó como medio principal de transporte la bicicleta; un porcentaje similar, 8% usó vehículo particular para desplazarse por la ciudad. A pesar de que la tenencia de bicicleta es 10% más alta que la tenencia de carro particular, en el caso particular de Bogotá, su uso es prácticamente igual (la encuesta tiene un margen de error del 2,5%). Además, 6% caminó para moverse por la ciudad².

La bicicleta es un modo de transporte rápido y competitivo para hacer viajes urbanos, la velocidad promedio de las bicicletas ronda los 16,4 kilómetros por hora³. En Bogotá, de acuerdo con la Cámara de Comercio, los modos de transporte público no superan los 30

² El 80% restante usa los demás modos de transporte, para Bogotá, son Transmilenio, SITP, bus, buseta, colectivo, motocicleta y taxi.

³ ITDP (2011), La movilidad como política pública, México, Arre.

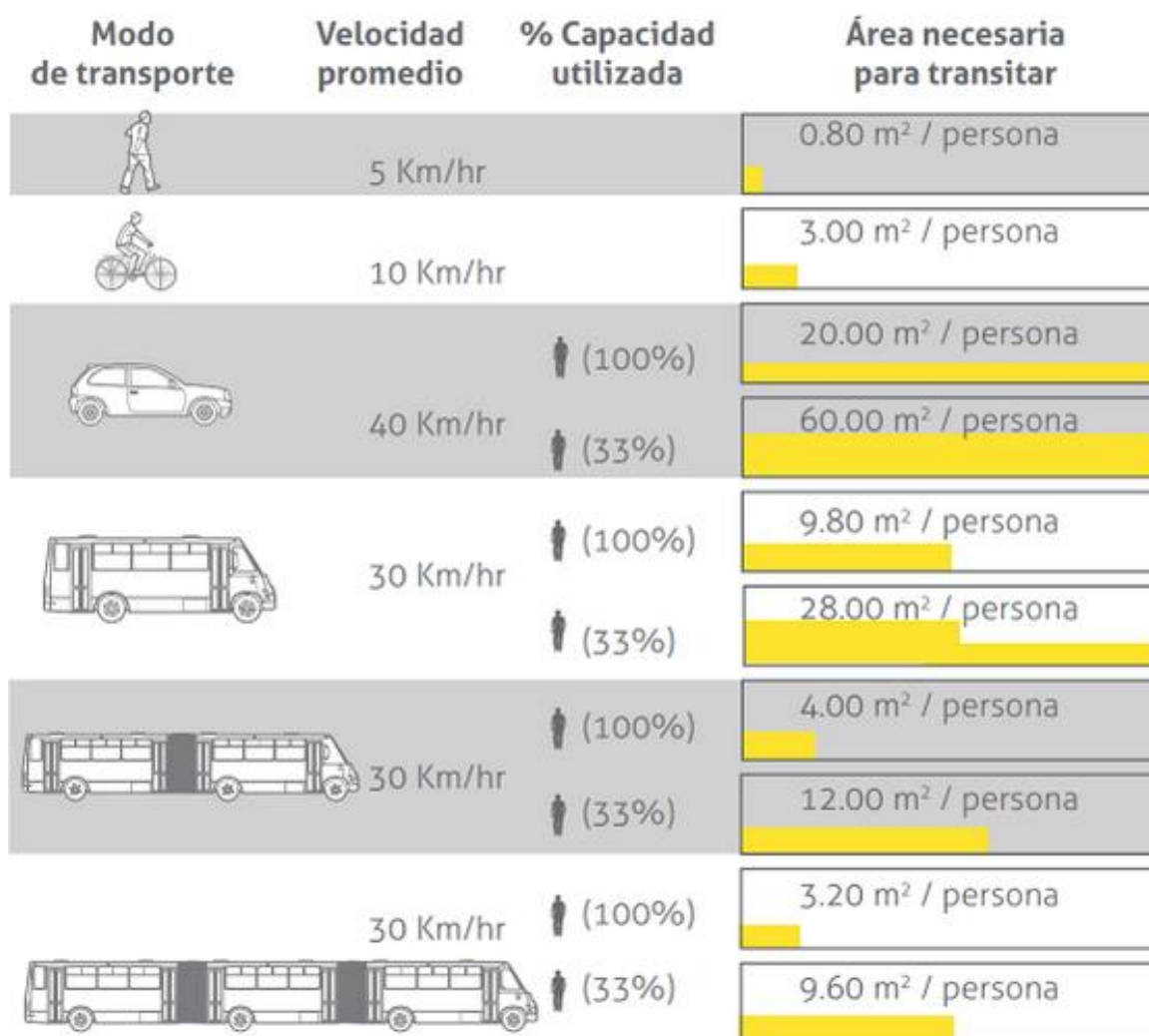
km/h: Transmilenio 26,06 km/h, transporte público colectivo 19,6 km/h⁴; en la carrera de modos organizada por la Universidad de los Andes se detectó que la bicicleta es el modo más rápido de la ciudad con 21,43 kilómetros por hora; el segundo puesto lo ocupa el automóvil particular, con 15,57 km/h; el tercero para TransMilenio con 15,31 km/h; y el cuarto para el bus, con 13,37 km/h⁵. Visto desde la perspectiva del costo de oportunidad, un bogotano promedio pierde 18 días del año en trancones, lo que supera los 15 días de vacaciones que anualmente disfruta por ley un trabajador colombiano.

Con respecto a la infraestructura, las bicicletas son el segundo medio de transporte que menos espacio requiere por persona para transitar en las ciudades. En promedio, un peatón necesita 0,8 metros cuadrados por persona para moverse por la ciudad y un ciclista necesita 3 metros cuadrados. Al comparar con los usuarios de vehículos particulares, un carro con capacidad máxima necesita hasta 20 metros cuadrados por ocupante mientras que si apenas lleva la tercera parte de la ocupación requiere 60 metros cuadrados por persona. Apenas un biarticulado con capacidad 100% necesita una capacidad de espacio similar a la de la bicicleta con 3,2 metros cuadrados por persona.

⁴ Bogotá Cómo Vamos (2014), “Informe de Calidad de Vida en Bogotá 2013”, Bogotá.

⁵ Resultados obtenidos por la Carrera de Modos 2013 organizada por la Universidad de los Andes. Los promedios se obtuvieron a partir de los tiempos y las distancias de doce participantes que salieron de tres puntos diferentes de la ciudad y, a través de distintas rutas, llegaron a la Universidad de los Andes: Carulla de la calle 85 con carrera 15, calle 100 con avenida Suba y estación de TransMilenio Comuneros (calle 6 con avenida NQS). De cada punto salieron a las 8:00 a.m. cuatro personas, una en bicicleta, una en carro particular, una en bus y una en TransMilenio.

Gráfica No. 1 Área necesaria para transitar por modo de transporte



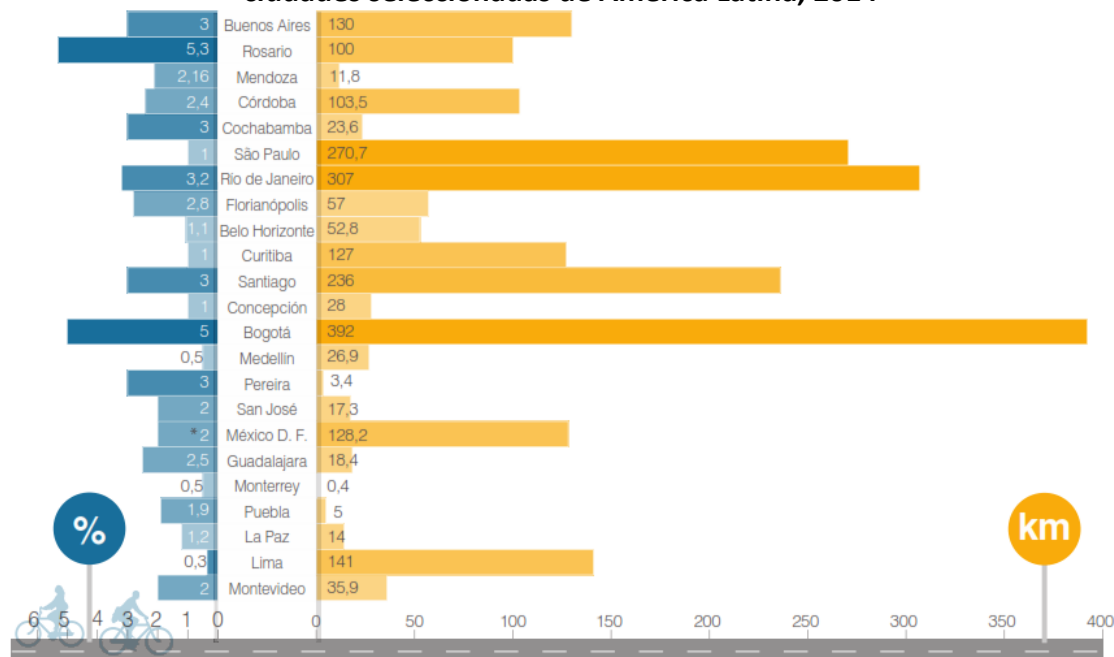
Fuente: ITDP, 2011

En ese sentido, la bicicleta es un modo de transporte equitativo que puede redistribuir mejor el espacio público entre los ciudadanos, tal como lo hace el transporte público de alta capacidad. Desafortunadamente, Colombia no cuenta con un registro de vías exclusivas para bicicletas tales como ciclorrutas o carriles bici. La Red Colombiana de Ciudades Cómo Vamos reportó que al finalizar 2013 Bogotá contaba con 376 kilómetros de vías exclusivas para bicicletas, Medellín con 30,77 kilómetros, Cali con 24,6 kilómetros, Cartagena 8,57 kilómetros y Pereira con 3,7 kilómetros.⁶ En algunos municipios como Envigado, Aguazul, Manizales, Montería, Valledupar y Cartagena estaban avanzando en la construcción de infraestructura exclusiva para bicicletas en 2014.

⁶ Red Colombiana de Ciudades Cómo Vamos (2015), "Boletín No. 6: Informe de Calidad de Vida comparado en 14 ciudades, 2013". Bogotá.

De acuerdo con información suministrada por el Banco Interamericano de Desarrollo BID, en el libro Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe y con información con corte al 2014, Bogotá reportó 392 kilómetros de infraestructura exclusiva para bicicletas, la ciudad con la red más extensa de América Latina, Medellín reportó 26,9 kilómetros y Pereira reportó 3,9 kilómetros. Por su parte, Bogotá indicó que el 5% de los viajes de la ciudad se hacen en bicicleta mientras que en Medellín hubo 0,5% de los viajes y Pereira el 3% de los viajes de la ciudad⁷.

Gráfica No. 2 Porcentaje de viajes en bicicleta y número de kilómetros de ciclorrutas en ciudades seleccionadas de América Latina, 2014



Fuente: BID, 2014

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá se hizo un listado de los beneficios de la bicicleta como modo principal de transporte que fueron recogidos por la concejala María Fernanda Rojas en el proyecto de acuerdo 068 de 2015 y que se dividen en cinco aspectos principales: ambientales, económicos sociales, de movilidad y de salud.

Tabla No. 3 Beneficios del uso de la bicicleta como modo principal de transporte

Beneficio				
Ambiental	Económico	Movilidad	Social	Salud
Es un medio de transporte no contaminante	Bajo costo del vehículo	Reducción de congestión vehicular	Socialmente equitativo	Mejora la condición física y mental, a través de la actividad

⁷ Banco Interamericano de Desarrollo (2015), Cicloinclusión en América Latina y el Caribe, guía para impulsar el uso de la bicicleta, Washington.

Beneficio				
Ambiental	Económico	Movilidad	Social	Salud
				física
Genera bajos niveles de ruido	Bajo costo de mantenimiento	Reducción en los tiempos de viaje, optimizando la movilidad	Accesible a la mayoría de la población	Reduce la obesidad
No hay consumo de combustibles fósiles	Baja inversión en infraestructura pública	Alimentador de medios de transporte públicos	Síntoma de progreso y calidad de vida	Mejora la respiración a largo plazo si se toman medidas complementarias en la ciudad.
No produce contaminación atmosférica	Disminución en el costo del viaje	Autonomía y comodidad	Aporta a la convivencia	Combate el sedentarismo
Ocupa menos espacio que los carros	Reduce los gastos familiares	Contribuye a la movilidad urbana		
Revitaliza el entorno urbano	Distribuye mejor el ingreso familiar	Facilita la intermodalidad		

Fuente: Proyecto de acuerdo 068 de 2015, con información de Secretaría Distrital de Movilidad

Elaboración: Unidad de Apoyo Normativo, concejala María Fernanda Rojas

El transporte en bicicleta no emite ruido, ni contaminantes al ambiente relacionados al uso de combustible fósil. Según la Organización Mundial de la Salud, el 23% de las emisiones de CO₂ en el mundo corresponden al transporte y los medios terrestres producen el 16,5% del total de emisiones de CO₂.

En términos económicos, el uso de la bicicleta ha reportado ahorros tanto para las ciudades como para los usuarios. En promedio en Bogotá a pesos de 2014, un kilómetro-carril de vía costó en reconstrucción concreto \$2.485.614.000 y en flexible \$1.785.150.000 mientras que un kilómetro de bicicarril cuesta en construcción \$115.000.000⁸. Por otro lado, a pesar de que no hay cálculos para Colombia, de acuerdo con la Liga Americana de Bicicletas, Sierra Club y el Consejo Nacional de La Raza, en Estados Unidos el costo anual

⁸ Información suministrada extraoficialmente por el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá.

de andar en bicicleta es de US\$308 frente a US\$8.220 que vale andar en automóvil (ambos en recorridos de 4 millas en promedio)⁹.

El uso de la bicicleta ha crecido en Colombia, principalmente, en las áreas urbanas. De acuerdo con la concejala de Bogotá María Fernanda Rojas, con información de la Encuesta de Movilidad y la Secretaría Distrital de Movilidad, el incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte ha sido del 63,8%, pasando de 281.424 viajes en 2005 a 441.135 viajes en 2011 (con datos de la Encuesta de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad)¹⁰.

También, se ha comprobado que el impacto de usar la bicicleta como modo principal de transporte brinda a la población una oportunidad de vida más larga, un ciudadano que comienza a usar la bicicleta puede perder hasta 5 kilogramos en el primer año de uso sin hacer cambios en sus hábitos alimenticios¹¹. Además, 30 minutos de transporte activo (peatonal o en bicicleta) satisface el 70% del requerimiento diario de físico recomendado por la Organización Mundial de la Salud¹².

Es más, el uso de la bicicleta tiene un mayor impacto en el consumo de calorías, pues “cuando se compara la energía consumida en el movimiento en función del peso de diversos animales y máquinas, resulta que una persona caminando es bastante eficiente (consume alrededor de 0,75 calorías por gramo y kilómetro), pero no lo es tanto como un caballo, un salmón o un avión. Con la ayuda de una bicicleta, sin embargo, el consumo se reduce a la quinta parte (aproximadamente 0,15 calorías por gramo y por kilómetro). Por consiguiente, además de incrementar la velocidad del peatón por un factor de tres o cuatro, el ciclista mejora su eficacia hasta situarse en cabeza entre las criaturas móviles y las máquinas. Con esas cifras la energía consumida por una persona de 70 kg de peso es de 52,5 calorías por kilómetro si va andando y de 12,5 kilocalorías/km si monta en una bicicleta de 12 kilogramos de peso”.¹³

⁹ Mohn, D., (2012), Pedaling to Prosperity: Biking Saves US Riders Billions a Year. En Forbes [en línea] disponible en <http://www.forbes.com/sites/tanyamohn/2012/05/20/bicyclists-in-the-united-states-save-at-least-4-6-billion-a-year-by-riding-instead-of-driving-ased-on-friday-to-coincide-with-national-bike-to-work-day-part-of-national-bike-month-which-occurs-each/> Recuperado 16 de febrero de 2015.

¹⁰ María Fernanda Rojas (2014) “Proyecto de acuerdo No. 068 de 2015 por medio del cual se otorgan incentivos para promover el transporte en bicicleta”, Bogotá (en prensa).

¹¹ Basset et al. (2008) Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. Journal of Physical Activity [en] Movilidad en bicicleta como política pública, 2008.

¹² Sallis et al. (2006) An ecological approach to creating active living communities [en] Movilidad en bicicleta como política pública, 2008.

¹³ Federación Vizcaína del Ciclismo, (2014), “Ventajas del uso de la bicicleta” [en línea] disponible en http://www.febici.org/upload/docs/documentacion/Beneficios_de_la_bicicleta.pdf Recuperado: 16 de febrero de 2015

3. Antecedentes normativos

Las siguientes son las disposiciones legales del orden nacional aplicables al presente proyecto:

- **Constitución Política de Colombia**

Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

- **Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Ley 1753 de 2015**

Artículo 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. *El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.*

Parágrafo Primero. *En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.*

Parágrafo Segundo. *En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico.*

- **Ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito**

Artículo 45. Ubicación. *Los vehículos automotores llevarán dos (2) placas iguales: una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero.*

Los remolques, semirremolques y similares de transporte de carga tendrán una placa conforme a las características que determine el Ministerio de Transporte. Las motocicletas, motociclos, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Artículo 57. Circulación peatonal. *El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.*

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. *Los peatones no podrán:*

- *Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.*
- *Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.*
- *Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.*
- *Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.*
- *Remolcarse de vehículos en movimiento.*
- *Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
- *Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
- *Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
- *Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
- *Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

Parágrafo 1°. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

Parágrafo 2°. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. *Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*

- *Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.*
- *Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.*

- Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.
- Los menores de seis (6) años.
- Los ancianos.

Artículo 94. 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 a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, 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.

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.
- Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías 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.

- **Ley 336 de 1996:** “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte”

En el artículo 3º establece la accesibilidad como garantía a los usuarios del sistema nacional de transporte.

“Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política”.

- **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”

Con relación al acceso y calidad del transporte establece en el numeral 1 del artículo 3º dedicado a los principios del transporte público lo siguiente:

- 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”.*

4. Referentes internacionales

Los incentivos para el uso de la bicicleta no son una idea novedosa. El ejemplo más famoso es el de **Francia** donde se han implementado exenciones fiscales “para las

empresas que fomenten su uso entre sus empleados. De esta manera, los trabajadores que van al trabajo en bicicleta recibirían 0,21€/km/día hasta un límite de 15 km diarios.”¹⁴ Equivale a 3,15€/día, 94,5€/mes. La iniciativa busca que en 2020 entre el 10% y el 12% de los viajes al trabajo se hagan en bicicleta, frente al 3% actual.

En **Bélgica**, las empresas y organismos públicos tienen derecho a abonar a sus empleados deducciones fiscales de hasta 0,21€/Km recorrido en bicicleta (hasta un total de 15km/día) en sus nóminas. Dicho incentivo se ha limitado a 3,15€/día (0,21€ x 15 km/día). Es decir, una persona que viaje diariamente 7,5 km en cada dirección, y que trabaje 211 días al año, recibiría el incentivo máximo: 664,65€ por año (0,21€ x 15 km x 211 días).

En 2010, los incentivos por desplazamiento abonados en Bélgica por el uso de la bicicleta para ir al trabajo llegaron a un total de 43,4 millones de euros. Además se recorrieron un total de 206.702.516 kilómetros, y participaron un total de 270.728 beneficiarios. Basándose en esto, el incentivo medio fue de 160,3€ al año por empleado participante, una quinta parte del beneficio máximo. En promedio, cada beneficiario pedaleó 763,3 kilómetros por año. Usando estos cálculos el incentivo medio fue 0,76€ por día (160,3€ / 211 días).¹⁵

En **Holanda**, existe un incentivo similar, que anima a las empresas a abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta por un valor de hasta 0,15€/día. En **Gran Bretaña**, los empresarios que lo deseen, abonan dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta de hasta 0,20£ por milla recorrida al día.¹⁶

5. Enfoques de la promoción

Este proyecto de ley incluye cuatro enfoques a la promoción: i) integración de la bicicleta y peatones con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP y Sistemas Integrados de Transporte Regional Sitr; ii) descuentos por el uso intermodal del transporte público; iii) descanso remunerado para empleados públicos que vayan a trabajar en bicicleta; y iv) biciparqueaderos seguros y adecuados al flujo de demanda en los sistemas masivos de transporte y en entidades públicas del orden nacional.

5.1. Integración con los sistemas de transporte

Actualmente se encuentran en funcionamiento en Colombia Sistemas Integrados de Transporte Masivo en Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, Barranquilla y Cartagena (no

¹⁴ Beatriz, (2013), Nuevas medidas en Francia para motivar el uso de la bici [en línea] disponible en: <http://www.ciudadano00.es/2013/02/25/nuevas-medidas-en-francia-para-motivar-el-uso-de-la-bici/>

Recuperado: 16 de febrero de 2015

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Ídem.

ha entrado en operación); además han sido puesto en operación Sistemas Estratégicos de Transporte Público en Armenia, Manizales, Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar. Lo que pretende el actual proyecto de ley es garantizar la infraestructura y los incentivos adecuados para que los SITM y SETP busquen la intermodalidad de los usuarios.

Actualmente, la operación del Bus Transit Rapid BRT conocido popularmente como Transmilenio que es el componente principal del SITM de Bogotá cuenta con integración básica con las bicicletas a través de biciparqueaderos con 2.341 cupos disponibles directamente en las estaciones, además de cupos disponibles en las estaciones Las Aguas, Mundo Aventura, Biblioteca El Tintal y Alcalá que se encuentran en puntos de encuentro externos y totalizan 203 cupos adicionales.

Gráfica No. 3 Biciparqueaderos de Transmilenio, 2015



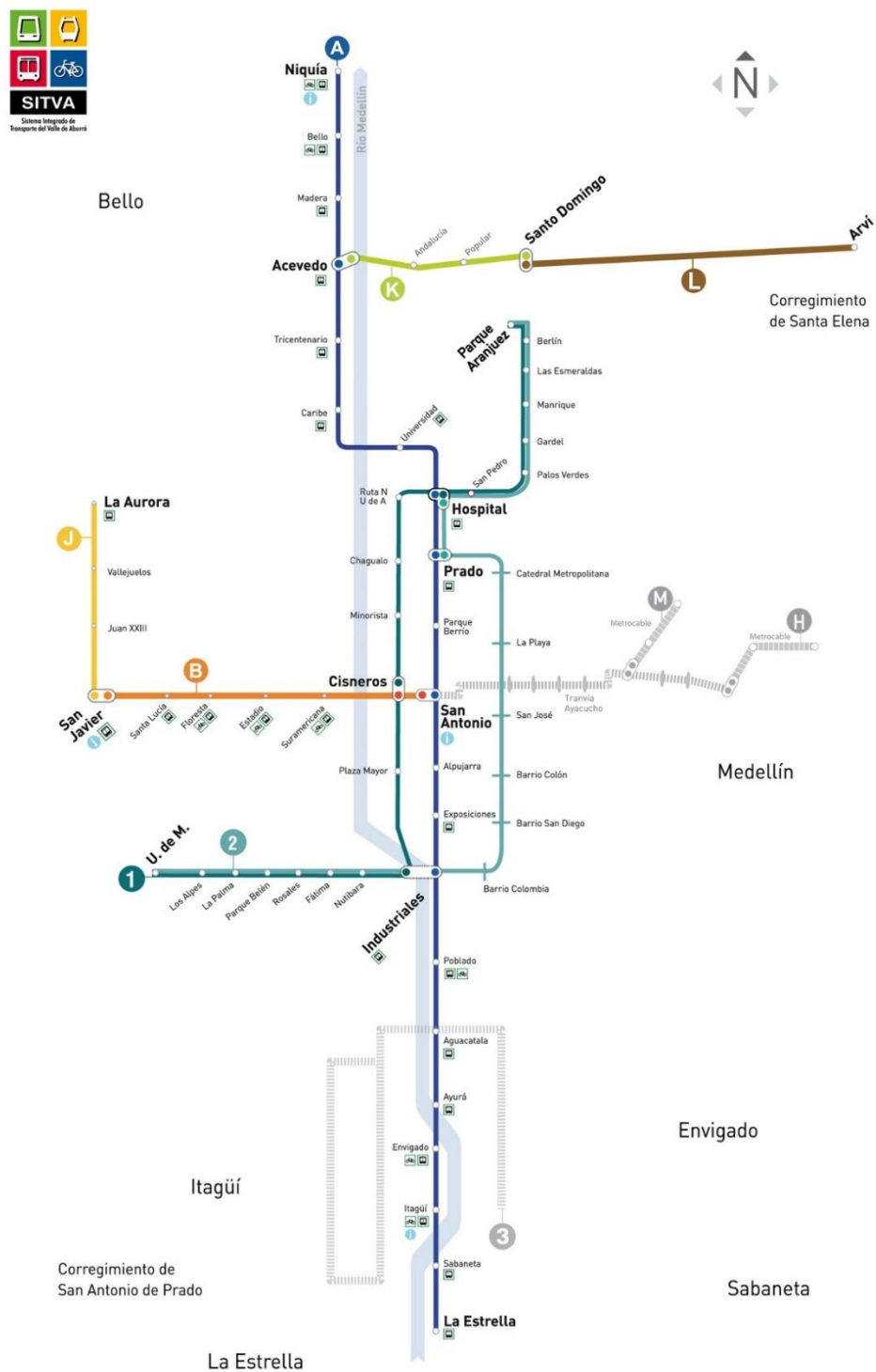
Fuente: Transmilenio S.A., 2015

En Cali, en enero de 2015 empezó la implementación del sistema BiciMIO en el cual se instaló el primer biciparqueadero en el sistema. Por su parte, en Medellín, 8 estaciones del Metro cuentan con cicloparqueaderos ubicados en la línea B y en las estaciones del Metro, tal como se puede apreciar en el mapa.

Es importante mencionar que en Pereira está prohibido el ingreso de bicicletas al sistema, en Medellín hay un plan piloto para permitir el ingreso de cualquier tipo de bicicletas al

Metro y en Bogotá se pueden llevar bicicletas plegables en Transmilenio y los buses zonales del SITP.

Gráfica No. 4 Mapa del Metro de Medellín, detalle de estaciones con integración de bicicletas



Fuente: Metro de Medellín, 2015

Actualmente, todos los SITM y SETP cuentan con recaudos unificados y control de flota que permiten focalizar incentivos a personas que usan la bicicleta. Cualquier usuario podría validar guardar la bicicleta en los parqueaderos cercanos a estaciones o paraderos de buses antes de ingresar al sistema y contabilizar hasta 30 repeticiones de este ejercicio, lo que daría al usuario un pasaje gratis que sería abonado a la tarjeta de pago del sistema.

El cálculo para Bogotá (con precios de 2015), indican que la ciudad tendría que pagar entre \$18.000 y \$54.000 por usuario al año para pagar el valor correspondiente al incentivo de pasaje de los usuarios de bicicletas. Los recursos para el pago del incentivo provendría de los presupuestos del sector central de las administraciones locales y la Nación podría destinar recursos para adecuar infraestructura de para garantizar la intermodalidad o para garantizar el incentivo.

Tabla No. 4 Valor anual de incentivo de para usuarios de transporte urbano para Bogotá, 2015

Cantidad de viajes en transporte público al día	Periodo de tiempo en que hace los viajes	Tiquetes subsidiados en 1 mes	Tarifa de servicio SITP Urbano	Valor mensual del incentivo	Valor anual del incentivo
1	30 días	1	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 18.000,00
2	30 días	2	\$ 1.500,00	\$ 3.000,00	\$ 36.000,00
3	30 días	3	\$ 1.500,00	\$ 4.500,00	\$ 54.000,00

Fuente: María Fernanda Rojas y elaboración propia

5.2. Medios días libres para funcionarios públicos

Consiste en generar un incentivo para que los funcionarios públicos puedan acceder a medio día libre por la validación de treinta (30) llegadas a trabajar en bicicleta. Para esto, las entidades públicas a través de sus unidades de talento humano deberán establecer un mecanismo que permita reconocer el número de personas que llegan a trabajar en bicicleta y el número de veces que lo hacen en un periodo determinado de tiempo.

El interés particular de esta iniciativa tiene que ver con la necesidad de que los funcionarios públicos asistan a trabajar de manera ecológica. Este incentivo obligaría a mínimo tres procesos de cambio cultural en las entidades públicas: por un lado, la adecuación en todas las oficinas y edificios públicos de espacios necesarios para la llegada de al menos el 10% de los funcionarios en bicicleta. También de la puesta en marcha de una campaña de comunicación tendiente a la promoción del uso de la bicicleta entre los funcionarios y la puesta en marcha del sistema de reconocimiento de la llegada en bicicleta de los funcionarios que así lo hagan.

El incentivo del medio día libre funcionaría de la misma manera que el descanso por ir a votar: sería medio día libre remunerado y no acumulable que deberá gastarse en los 30 días siguientes a la validación de las 30 llegadas en bicicleta. La medida será de obligatorio

cumplimiento en las entidades públicas y de manera voluntaria para las empresas privadas. Vale la pena aclarar que las 30 validaciones no deben ser consecutivas, una persona podría validar desde 1 hasta 8 medios días libres en un año.

Cordialmente,

Angélica Lozano Correa
Representante a la Cámara

Claudia López
Senador

Proyecto de Ley __ de 2015 Cámara

“POR MEDIO DEL CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO”

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA**

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 bicicletas en el territorio nacional y avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor.

ARTÍCULO 2o. Beneficiarios: Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas (biciusuarios) en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 3o. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

PARÁGRAFO 1. Cada entidad territorial regulará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

PARÁGRAFO 2. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

ARTÍCULO 4o. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, en un plazo no mayor a dos años después de la expedición de la presente ley, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda para bicicletas que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con los diferentes sistemas de transporte.

PARÁGRAFO 1. Los SITM, SITP, SETP y SISTR 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.

ARTÍCULO 5o. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

PARÁGRAFO 1. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

PARÁGRAFO 2. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

PARÁGRAFO 3. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar al presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

ARTÍCULO 6o. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional habilitarán como mínimo el 10% de sus parqueaderos para bicicletas y los ajustarán periódicamente a la demanda.

ARTÍCULO 7o. Información de modos no motorizados de transporte. Las secretarías de movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte

ARTÍCULO 8o. Prohibiciones a los peatones. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

- ~~1. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.~~
2. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
3. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
4. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
5. Remolcarse de vehículos en movimiento.
6. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

7. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
8. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
9. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

PARÁGRAFO 1. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

PARÁGRAFO 2. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

ARTÍCULO 10. Normas generales para bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos. El artículo 94 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- ~~1. 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.~~
2. 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.
- ~~3. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro~~
4. **Los conductores deberán ocupar un carril de vehículos y podrán compartirlo con otros modos no motorizados de transporte**
5. 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.

6. **Salvo las bicicletas, los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos** 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.
7. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
8. 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 a sobrepasar.
9. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
10. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 11. Normas específicas para bicicletas y triciclos: el artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. **Los conductores deberán ocupar un carril de circulación y podrán ir en caravanas hasta de manera simultánea por la vía de tránsito de vehículos.**
2. **En las vías que cuentan con infraestructura segregada para bicicletas, los usuarios de estos modos de transportea deberán siempre usar dicha infraestructura.**
3. **Los conductores podrán compartir espacios peatonales siempre respetando la prioridad de estos en el entorno vial.**
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.
6. **Deben cumplir con la señales de tránsito, su incumplimiento dará lugar a la imposición de multas.**

PARÁGRAFO. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías 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.

ARTÍCULO 13. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Angélica Lozano Correa
Representante a la Cámara

Claudia López
Senadora de la República

