

**MINISTERIO DE TRANSPORTE****DECRETO NÚMERO****DE 2023**

*“Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)”*

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial, las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023, y

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 13 de la Constitución Política de Colombia consagra el derecho fundamental a la igualdad. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

Que el artículo 43 *ibidem*, prescribe que la mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación.

Que el artículo 79 *ibidem*, señala que 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 y que, 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.

Que el artículo 5 de la 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”*, señala que es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*, dispone que bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y, ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Continuación del Decreto *“Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)”*

---

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, establece que le corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el artículo 3 de la Ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*, establece que *“Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto”*.

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, dispone que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Que el artículo 5 *ibidem*, prescribe que *“las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte, materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional y, el disfrute de los derechos de las personas y, constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado y que, en razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares”*.

Que el literal c) del artículo 5 de la Ley Estatutaria 1751 de 2015 *“Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones”* indica que el Estado es responsable de respetar, proteger y garantizar el goce efectivo del derecho fundamental a la salud y que para ello deberá formular y adoptar políticas que propendan por la promoción de la salud, prevención y atención de la enfermedad y rehabilitación de sus secuelas, mediante acciones colectivas e individuales.

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

Que los artículos 7 y 16 *ibidem* establecen respectivamente, la generación de un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte, y la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, en línea con lo prescrito en la Ley 1503 de 2011, la formación de

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Que la Ley 2169 de 2021 “*Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones*”, se estableció el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia, sobre las metas y medidas mínimas para alcanzar la neutralidad del carbono, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono, en el corto, mediano y largo plazo. Entre las medidas para el sector transporte señaladas en el artículo 12 de la citada ley, se contemplaron acciones para incrementar la participación modal del transporte activo en 5,5 puntos porcentuales a través de la implementación integral de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.

Que mediante la Ley 2251 de 2022 “*Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban*”, se prescribieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Que mediante la Ley 2222 de 2022 “*Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes*” se promociona el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía.

Que mediante la Ley 2294 de 2023, el Congreso de la República expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”, con el cual el Gobierno Nacional busca sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida, entre otros, a partir del cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento.

Que el citado plan contempló, dentro de sus ejes de transformación, el referente a la “*Transformación productiva, internacionalización y acción climática*”, con fundamento en el cual se busca la diversificación de las actividades productivas, de tal manera que se aproveche el capital natural y se profundice en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con fundamento en lo anterior, se espera que la productividad propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza, al tiempo que se da paso a una economía reindustrializada, con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales y en armonía con la naturaleza.

Que las bases del Plan Nacional de Desarrollo, que hacen parte integral de decreto, previsto en el literal B Transición energética justa, segura, confiable y eficiente para alcanzar carbono neutralidad y consolidar territorios resilientes al clima, numeral 4 Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa, el cual comprende dentro de sus estrategias el “*Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa*”, con el fin de promover la eficiencia energética y la descarbonización del sector, avanzando de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

Que para la consolidación de la estrategia citada, se determinó que resulta necesario implementar acciones para fortalecer una “*Movilidad activa, segura, sostenible y con*

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

*enfoque diferencial en ciudades y regiones*”, según lo planteado en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa, permitiendo promover, entre otros, los viajes en bicicleta de forma individual, segura e inclusiva, para cumplir con los compromisos internacionales frente al cambio climático, en concordancia con las acciones nacionalmente apropiadas de mitigación (NAMAS), MOVE, TOD y TAnDem para viabilizar su implementación.

Que en línea con lo anterior, el artículo 254 de la citada Ley 2294 dispuso con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, la creación del PROGRAMA DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA – PFUB - en el territorio nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias de Gobierno Nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil, para lograr aumentar la bici infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como, el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y, el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

Que, entre otras, las Leyes 22 de 1967, 74 de 1968, 16 de 1972, 22 de 1981, 51 de 1981, 35 de 1986, 21 de 1991, 248 de 1995 y 762 de 2002 aprueban instrumentos internacionales a partir de los cuales se exige la igualdad de género, además, de la eliminación de cualquier forma de discriminación contra la mujer.

Que, igualmente, a nivel legal y reglamentario, se han adoptado normas que buscan generar los mecanismos que contribuyan a la protección de la integridad de la mujer, la promoción de la equidad de género y la erradicación de cualquier forma de discriminación, entre otras, se encuentran las Leyes 823 de 2003, 1010 de 2006, 1257 de 2008, 1496 de 2011, 1719 de 2014 y, el Título 4 de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1066 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Interior.

Que los numerales 3 y 24 del artículo 2 del Decreto 4107 de 2011, “*Por el cual se determinan los objetivos y la estructura del Ministerio de Salud y Protección Social y se integra el Sector Administrativo de Salud y Protección Social*”, respectivamente, disponen que es función del Ministerio de Salud y Protección Social Formular la política, dirigir, orientar, adoptar y evaluar la ejecución, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional en materia de salud, salud pública, promover acciones para la divulgación del reconocimiento y goce de los derechos de las personas en materia de salud, promoción social, y en el cuidado, protección y mejoramiento de la calidad de vida.

Que los numerales 2.2. y 2.9. del artículo 2 del Decreto 87 de 2011 “*Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias*” establecen, respectivamente, que corresponde al Ministerio de Transporte formular las políticas del Gobierno nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia y, apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

Que una de las prioridades del Gobierno nacional es la implementación efectiva y oportuna del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, el cual fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022. Este plan adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que guiará la gestión de las políticas de seguridad vial, a partir del reconocimiento del

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

valor de la vida y de la definición del siguiente objetivo “*Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial*”.

Que la formulación del citado plan se realizó con base en principios que tienen como finalidad optimizar la gestión de la seguridad vial ante los retos que plantea la adopción del enfoque Sistema Seguro, así como maximizar sus beneficios. Estos principios reflejan los valores de buen gobierno y así mismo, tienen el propósito de orientar al sector público nacional y territorial y al sector privado en el ejercicio de sus roles como corresponsables de la seguridad vial.

Que el Ministerio de Transporte formuló la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA), que tiene como objetivo generar acciones que permitan promover e impulsar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en el territorio nacional, que sean coherentes con los retos de la gestión del cambio climático y la calidad del aire, mediante el desarrollo y consolidación de ciudades saludables y seguras que prioricen el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas, a través de espacios públicos que promuevan el encuentro, la convivencia y la seguridad ciudadana.

Que en el año 2019 se creó el Comité Sectorial para la Implementación y Coordinación de la Política Pública de Equidad de Género en el Sector Transporte, el cual impulsa acciones para la inclusión de la perspectiva de género, derechos de las mujeres y enfoque diferencial en las iniciativas de mitigación y adaptación al cambio climático, incluidas las acciones de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-.

Que en el documento CONPES 3991 de 2020: “*Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*” se establecen los lineamientos para contribuir con el desarrollo económico ambientalmente sostenible, el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbanos y regionales y el alcance de la equidad social y la calidad de vida de la ciudadanía. Estos lineamientos buscan orientar a las autoridades de transporte en la planeación e implementación de proyectos de movilidad y de transformación territorial acordes con las particularidades de cada territorio.

Que en la “*Línea de acción 1.1. Incentivo a la movilidad activa*” del citado documento, se establecieron una serie de acciones a implementar por el Ministerio de Transporte en conjunto con diferentes entidades del Gobierno nacional, entre las cuales se encuentra el desarrollo de la referida Estrategia Nacional de Movilidad Activa que contará con los siguientes elementos: i) Implementación de zonas de tráfico calmado e infraestructura dedicada a peatones, (ii) Generación de infraestructura cicloinclusiva, (iii) Implementación de sistemas públicos de bicicletas, (iv) Implementación de servicios formales en medios alternativos de transporte e, (v) Implementación de campañas de educación y promoción de valores y prácticas afines a la cultura de la movilidad activa.

Que, en consonancia con lo anterior el documento CONPES 4080 de 2022 “*Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres*” refleja el compromiso del sector transporte con el derecho a una vida libre de violencias, a través de la Estrategia para el Abordaje Violencias contra las Mujeres, Niñas, Niños y Adolescentes en el Transporte, cuyo horizonte de sentido va hasta el 2030.

Que las tendencias actuales de urbanización global implican grandes desafíos para la planificación urbana, de esta manera, el consumo de energía y las emisiones de gases

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

de efecto invernadero, además del acceso equitativo a las ciudades, representan algunos de los desafíos que las actuales agendas de sostenibilidad urbana buscan abordar (ONU-Hábitat, 2013).

Que los mencionados desafíos son particularmente importantes en los países en desarrollo que enfrentan rápidos procesos de urbanización, que pasan del 50% en 2005 a un 68% proyectado en 2050 (Naciones Unidas, 2019). De acuerdo con lo anterior, para mitigar estas tendencias adversas, las agendas de transporte urbano están promoviendo la caminata y el uso de la bicicleta como modos de transporte debido a sus beneficios sociales y ambientales ampliamente reconocidos.

Que con la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta realizada a través del presente decreto, se pretende aportar al cumplimiento de los compromisos ambientales acordados a nivel internacional asociados, principalmente, al cambio climático y calidad del aire y que se manifiestan por medio de dos acuerdos globales estratégicos, como el Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), ambos enmarcados en la Agenda 2030, y que están orientados a garantizar las condiciones suficientes para mantener la vida, los recursos y la biodiversidad del planeta a mediano y a largo plazo.

Que conforme a la agenda de sostenibilidad, se procedió a la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta. Dicho programa permite la consecución de los siguientes objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- 3. Salud y Bienestar
- 5. Igualdad de Género
- 10. Reducción de las desigualdades
- 11. Ciudades y comunidades sostenibles
- 13. Acción por el clima.

Que en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), Colombia ha ratificado su compromiso para lograr la transversalización del enfoque de género en todos los niveles de la gestión del cambio climático, de acuerdo con los parámetros del capítulo sobre Género y Cambio Climático y con ello alcanzar una acción por el clima con una perspectiva diferencial.

Que, igualmente, con el presente decreto se busca aportar al de los compromisos adquiridos en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (“NDC “por su sigla en Inglés), en especial, aquellos que promueven la movilidad sostenible y, particularmente, el referente a la NAMA de Movilidad Activa y Gestión de la Demanda que responde desde la mitigación de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

Que, así mismo, se pretende impactar en el cumplimiento de los compromisos de la NDC asociados a la adaptación frente a los efectos del cambio climático, orientados a tener sistemas de información robustos que permitan tener el conocimiento de la infraestructura y modos de transporte que compone el sector, siendo esta una obligación de país pactada al año 2030.

Que con la presente reglamentación se busca incidir en la consolidación de una de las apuestas de la Estrategia Climática de Largo Plazo de Colombia E2050 con una visión de país proyectada a 2050. Particularmente, se pretende aportar a la apuesta 6 relacionada con ciudades regiones con un desarrollo urbano integral para su sostenibilidad ambiental,

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

que fomenten la diversidad, equidad, conectividad y productividad, con una gobernanza urbana robusta para la gestión eficiente de sus recursos y del cambio climático, junto con una ciudadanía con patrones sostenibles de consumo, participativa e incidente; para lo anterior, la promoción y aumento de la participación modal de la movilidad activa es una de las acciones estratégicas.

Que, de acuerdo con lo anteriormente expuesto, con la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta creado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023 se busca la consolidación de la agenda ambiental, la consecución de los ODS citados y una movilidad activa, a través del establecimiento de lineamientos que apunten al fortalecimiento de la infraestructura, promoción, seguridad vial, fabricación, ensamblaje y comercialización de bicicletas e incentivos y financiación, que fortalezcan la movilización de los ciudadanos en este medio de transporte accesible, eficiente, saludable y ambientalmente amigable que impacta de manera positiva en la generación de bienestar social.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011, así como en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015, Único Reglamentario Sector Presidencia de la República, el presente decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte desde el 26 de octubre de 2023 hasta el 09 de noviembre de 2023, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés.

En mérito de lo expuesto,

## DECRETA

**Artículo 1°.** Adiciónese el Título 12 a la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:

### “TÍTULO 12

#### PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA (PFUB)

**Artículo 2.3.12.1. Objeto.** El objeto del presente decreto es reglamentar el Programa Nacional para el Fomento del Uso de la Bicicleta (PFUB) creado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023, con el propósito de promover la movilidad activa, saludable, segura y sostenible, aportando al cumplimiento de las recomendaciones en actividad física y mejorando el bienestar y calidad de vida de la población colombiana, con un enfoque de género y diferencial.

**Artículo 2.3.12.2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto son aplicables en todo el territorio nacional y, especialmente, a los actores involucrados en la implementación y ejecución efectiva del PFUB, entre ellos, las entidades competentes del Gobierno Nacional, Entidades Territoriales, Asociaciones Público-Privadas, asociaciones de ciclistas y peatones, el sector privado y la academia.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

**Artículo 2.3.12.3. Objetivos.** Los objetivos del PFUB para consolidar su implementación y ejecución son los siguientes:

1. Lograr aumentar la cicloinfraestructura y servicios complementarios con enfoque de género y diferencial en los municipios.
2. Promover la creación de Asociaciones Público-Privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, de acuerdo con las necesidades territoriales.
3. Fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.
4. Promover beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta, complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.
5. Continuar con la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa -ENMA- con Enfoque de Género y Diferencial adoptada por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 2.3.12.4. Principios orientadores.** Además de los principios rectores de transporte y tránsito señalados en la Ley 105 de 1993 y en la Ley 769 de 2002 respectivamente, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA- adoptada por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 2.3.12.5. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación.** El Ministerio de Salud y Protección Social, y el Ministerio de Transporte serán las entidades líderes responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del PFUB en todas sus fases.

Este programa requiere acciones de planeación y ejecución a nivel nacional, departamental y municipal, en términos de mediano y largo plazo con el fin de lograr el cumplimiento de los objetivos planteados. Serán corresponsables las siguientes entidades del orden nacional:

1. Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.
2. Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.
3. Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
4. Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo:** En todo caso, la lista enunciada no es taxativa y conforme al artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, referente al principio de colaboración armónica, es necesario que, los diferentes órganos del Estado, pese a ser autónomos e independientes, colaboren con la realización de los fines del Estado, que para el caso es la planeación y ejecución del PFUB.

**Artículo 2.3.12.6. Plan de acción.** El PFUB contempla un escenario de desarrollo temporal en tres (3) fases, con periodos de planeación y ejecución de mediano y largo plazo y, una vigencia de doce (12) años para alcanzar los objetivos planteados. Las fases serán las siguientes: (i) Fase 1 - Planeación (2023 - 2025), (ii) Fase 2 - Ejecución a Mediano Plazo (2026 - 2030) y (iii) Fase 3 - Ejecución a Largo Plazo (2031 - 2035).

El plan de acción en sus diferentes fases, identificará los planes, proyectos y estrategias prioritarias por desarrollar, así como los responsables y corresponsables en su implementación y seguimiento.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)"

---

**Artículo 2.3.12.7. Fase 1 – Planeación.** La fase de planeación se desarrollará entre los años 2023 al 2025, se deberá tener en cuenta los lineamientos del plan de formulación, acción, y monitoreo de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte y lo establecido en la Ley 1811 de 2016. En todo caso, se deberán ejecutar las siguientes acciones:

1. Proponer el plan de acción presupuestal a desarrollar, que permita lograr el soporte financiero y administrativo necesario para el cumplimiento de los objetivos y las acciones del programa durante su ejecución.
2. Proponer los instrumentos y equipos de planeación interdisciplinaria necesarios para el desarrollo y continuidad de las acciones del programa.
3. Establecer un esquema de relacionamiento claro con los responsables de las entidades del orden nacional, territorial, organizaciones o colectivos de bicicletas, academia, entre otros, en función de las acciones del programa y que sea armonizado en el espacio, instancia o similar para la articulación multisectorial creada en virtud de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial.
4. Definir los instrumentos de monitoreo con variables diferenciales y análisis de impacto cuantitativo y cualitativo de las acciones del programa que refleje, entre otras, el beneficio en las diferentes poblaciones.
5. Definir el cronograma de implementación y ejecución de las acciones, programas, planes y proyectos a desarrollar en el mediano y largo plazo.
6. Definir el cronograma de evaluación y monitoreo de la implementación, cumplimiento y resultados de las acciones, programas, planes y proyectos a desarrollar en el mediano y largo plazo.

**Artículo 2.3.12.8. Fase 2 – Ejecución a Mediano Plazo.** La fase de ejecución a mediano plazo se desarrollará entre los años 2026 al 2030 y deberá desarrollar las siguientes acciones:

1. Ejecución de las acciones priorizadas a mediano plazo en la Fase 1- Planeación.
2. Realizar el monitoreo, evaluación y seguimiento de las acciones a mediano plazo, según el cronograma establecido en la Fase 1- Planeación.

**Artículo 2.3.12.9. Fase 3 - Ejecución Largo Plazo.** La fase de ejecución a largo plazo se desarrollará entre los años 2031 al 2035 y deberá desarrollar las siguientes acciones:

1. Ejecución de las acciones priorizadas en largo plazo en la Fase 1- Planeación.
2. Realizar el monitoreo, evaluación y seguimiento de las acciones a largo plazo, según el cronograma establecido en la Fase 1- Planeación.
3. Presentar la evaluación y monitoreo final del programa según el cronograma establecido en la Fase 1- Planeación.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)"

---

**Artículo 2.3.12.10. Líneas de acción.** Con el propósito de cumplir con los objetivos planteados para la ejecución del PFUB, deberán desarrollarse cinco (5) líneas de acción ajustadas a las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo adoptado a través de la Ley 2294 de 2023 y, considerando las condiciones de las entidades territoriales. Estas líneas de acción son:

**A. Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial.** Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Intermodalidad con la movilidad activa.
2. Redes de cicloinfraestructura con enfoque de género y diferencial para las ciudades colombianas.
3. Sistemas de bicicletas compartidos sostenibles en ciudades colombianas.
4. Planeación urbana y territorial sostenible y segura.

**B. Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial.** Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta.
2. Al trabajo en bicicleta.
3. Al colegio en bicicleta.
4. En bicicleta a la universidad.
5. La escuela de la bicicleta.
6. La bicicleta como pilar del turismo sostenible.
7. La cultura de la bicicleta.

**C. Línea 3. Seguridad vial y ciudadana en torno al uso de la bicicleta.** Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. La bicicleta, un modo seguro para moverse.
2. Pedagogía como una forma de prevención frente al acoso sexual.
3. Implementación masiva de programas de primer respondiente en siniestro viales para ciclistas.
4. Implementación de urbanismo táctico para resignificar el espacio público como lugar integrador, seguro e incluyente.

**D. Línea 4. Fabricación, ensamblaje y comercialización de bicicletas.** Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Incentivo a la industria nacional de bicicletas.
2. Lineamientos técnicos para la fabricación y ensamblaje de elementos de seguridad e implementos adicionales con criterios de seguridad, enfoque de

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)"

---

género y diferencial.

3. Ecosistema económico asociado a la bicicleta.

**E. Línea 5. Incentivos y Financiación del Programa.** Se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

El Gobierno Nacional:

1. Estructurar una ficha de presupuesto con destino a la gestión de la movilidad activa en el país, para financiar la gestión e implementación de la ENMA, el Programa del Uso de la Bici y la Ley 1811 de 2016.
2. Gestionar los rubros presupuestales adicionales para los nuevos proyectos viales que se desarrollen en el país, con el fin de garantizar la implementación de infraestructura segura.
3. Propiciar becas para financiar una iniciativa que promueva el uso de la bicicleta por parte de mujeres y poblaciones diferenciales.
4. Incluir una línea de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, en el marco del Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura.

Las Entidades Territoriales:

1. Generar una ficha de presupuesto asociado a la Movilidad activa, con el fin de incluir los proyectos de infraestructura.
2. Promover el uso de instrumentos de financiamiento local (recursos propios) y/o la creación de Asociaciones Público-Privadas para la instalación de los elementos de cicloinfraestructura, que se identifiquen como estratégicos para cada municipio.
3. Integrar en la cadena de valor de los sistemas a la población joven en la planeación y operación del sistema, y en el mantenimiento de bicicletas, y desarrollo de tecnología.
4. Implementar un programa de cobro de estacionamiento en vía pública en zonas vinculadas a la movilidad del cuidado para desincentivar el uso de vehículos motorizados.

**Parágrafo 1.** La responsabilidad de la implementación y seguimiento de las anteriores líneas de acción estará a cargo de las entidades señaladas en el artículo 2.3.12.5 del presente título, así como de otras entidades y actores estratégicos como corresponsables o facilitadores, según corresponda de acuerdo con los proyectos a desarrollar en cada línea de acción.

**Parágrafo 2.** En todo caso, las líneas de acción del programa señaladas en el presente artículo deberán alinearse e implementarse de acuerdo con las acciones y condiciones técnicas de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)"

---

**Artículo 2.2.12.11. Indicadores.** Para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los siguientes indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA), adoptada por el Ministerio de Transporte:

1. **Indicadores Macro:** Los indicadores a nivel macro están asociados a aquellos que son de impacto, es decir que permiten medir el efecto de la ENMA a escala nacional. Tienen una vocación estratégica que busca una tendencia a mejorar situaciones específicas en la medida en que se implementen las acciones de la Estrategia.
2. **Indicadores Meso:** El nivel meso incluye indicadores que permiten hacerle seguimiento a la gestión de las condiciones técnicas, legales y financieras requeridas para la implementación de las acciones de la ENMA. Así mismo, considerando que cada acción definida en la formulación está asociada a un objetivo específico, los indicadores de este nivel se han agrupado en función de estos.
3. **Indicadores Micro:** El nivel micro incluye simultáneamente los indicadores asociados a las categorías de actuación, generación, fortalecimiento, impacto y monitoreo, medidos de manera directa sobre los territorios. Estos indicadores propuestos (que se pueden consultar en el Documento Técnico de Soporte anexo) permitirán hacerle seguimiento de manera indirecta a muchas de las condiciones técnicas, legales y financieras definidas a nivel subnacional para cada una de las acciones derivadas de la formulación de la ENMA.

En el caso de que para la efectiva implementación del programa se requieran indicadores adicionales o modificar los establecidos en la ENMA, El Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte deberán tener en cuenta la directriz de indicadores establecida por el Departamento Nacional de Planeación -DNP-.

**Artículo 2.2.12.12. Seguimiento.** Para la ejecución y seguimiento al Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta se llevarán a cabo mesas técnicas de trabajo para el desarrollo de temas específicos enmarcados en los objetivos y plan de acción del PFUB y en el espacio, instancia o similar para la articulación multisectorial creada en virtud de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-.

Igualmente, para lograr el seguimiento de las acciones, planes, programas y proyectos del Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta, se adoptará lo establecido en el Esquema de Seguimiento de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA, adoptada por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 2.2.12.13. Reglamentación.** Con el fin de planear y ejecutar los objetivos PFUB En caso de ser necesaria la emisión de reglamentación adicional podrá tanto el Ministerio de Salud y Protección Social, como el Ministerio de Transporte y demás entidades bajo el principio de colaboración armónica, podrán expedir las reglamentaciones correspondientes.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

---

**Artículo 2°. Vigencia y Derogatorias.** El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá D.C., a los

El Ministro de Transporte,

**WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**

El Ministro de Salud y Protección Social,

**GUILLERMO ALFONSO JARAMILLO MARTÍNEZ**

Entidad originadora:	Ministerio de Transporte
Fecha (dd/mm/aa):	
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>“Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)”</i>

## 1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

La Constitución Política de Colombia consagró en su artículo 13 el derecho a la igualdad según el cual todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, y recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. De igual forma según artículo 43 *ibidem*, la mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación.

Del mismo modo, el artículo 24 de la Constitución Política señala que todos los colombianos tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia con las limitaciones que establezca la ley.

En línea con lo anterior, el artículo 79 *ibidem* dispone que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, que la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlos y que 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.

Por otro lado, el artículo 5 de Ley 105 de 1993 señala que es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito. En línea con lo anterior, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 dispone que bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Ahora bien, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 establece que:

*“Las normas del presente Código rigen 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”.*

Así mismo, el citado artículo prescribe que (...) *“Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito”* (...).

En relación con lo anterior, el artículo 2 *ibidem* establece las siguientes definiciones:

*“(...) 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.*

(...)

*Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.*

*Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.*

*Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva(...)*”.

En adición, el artículo 56 de la Ley 769 de 2002 establece:

*“(...) como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad”.*

En esa línea, el párrafo 1 del artículo 68 de la Ley 769 de 2002 establece que: *“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, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente (...)*”.

Por otra parte, el artículo 94 *ibidem* prescribe las normas generales para las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos y, particularmente, las reglas que deberán cumplir los conductores de este tipo de vehículos, así:

*“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 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.”*

Así mismo, el artículo 95 *ibidem* establece las normas específicas para la circulación de bicicletas y triciclos, así:

- “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.*
- 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.”*

Por otra parte, el artículo 3 de la Ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”* señala que en las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano debe contemplarse la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, con la finalidad de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por estas en condiciones adecuadas, especialmente, a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad y/o movilidad reducida.

Igualmente, el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”* dispone que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Así mismo, el artículo 5 *ibidem* prescribe que las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado y que, en razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

Por otro lado, el literal c) del artículo 5 de la Ley Estatutaria 1755 de 2015 *“Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones”* indica que el Estado es responsable de respetar, proteger y garantizar el goce efectivo del derecho fundamental a la salud y que para ello

deberá formular y adoptar políticas que propendan por la promoción de la salud, prevención y atención de la enfermedad y rehabilitación de sus secuelas, mediante acciones colectivas e individuales.

Ahora bien, se destaca que la Ley 1811 de 2016 establece las normas generales y específicas para incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta y avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana. De igual forma, esta ley propende por la generación de un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte, y la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, respectivamente.

Igualmente, la Ley 2169 de 2021 *“Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones”* se establecieron metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia. Entre las medidas para el sector transporte señaladas en el artículo 12 de la citada ley, se contemplaron acciones para incrementar la participación modal del transporte activo en 5,5 puntos porcentuales a través de la implementación integral de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.

A su vez, la Ley 2222 de 2022 promueve el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía.

Ahora bien, mediante Ley 2251 de 2022 *“Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban”* se prescribieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Ahora bien, la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", describe los mecanismos con los cuales el Gobierno nacional busca sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida, entre otros, a partir del cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.

El citado plan contempló dentro de sus ejes de transformación el referente a la *“Transformación productiva, internacionalización y acción climática”*, con fundamento en el cual se busca la diversificación de las actividades productivas, de tal manera que se aproveche el capital natural y se profundice en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con base en lo anterior, se espera que la productividad propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza al tiempo que se da paso a una economía reindustrializada con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales en armonía con la naturaleza.

En adición, en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, las cuales hacen parte integral de este en los términos de su artículo 2, dentro de los catalizadores para la materialización de la mencionada transformación se encuentra el referente a la *“Transición energética justa, segura, confiable y eficiente”*, el cual comprende dentro de sus estrategias el *“Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción*

de la movilidad activa” con el fin de promover la eficiencia energética y la descarbonización del sector, avanzando de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

Igualmente, para la consolidación de la estrategia citada se determinó que resulta necesario implementar acciones para fortalecer una *“Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones”* según lo planteado en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa, permitiendo promover, entre otros, los viajes en bicicleta de forma individual de forma segura e inclusiva, para cumplir con los compromisos internacionales frente al cambio climático, en concordancia con las acciones nacionalmente apropiadas de mitigación (NAMAS), MOVE, TOD y TAnDem para viabilizar su implementación.

En línea con lo anterior y, para efectos de la justificación de la necesidad y conveniencia del presente decreto, sobre lo cual se ahondará más adelante, el artículo 254 de la citada Ley 2294 de 2023 dispuso, con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, la creación del programa de fomento al uso de la bicicleta en el territorio nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y la Protección Social y el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil para lograr aumentar la bici infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, así como el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB) reglamentado mediante el decreto de la referencia contemplará un enfoque diferencial, debe tenerse en cuenta que son diversas las leyes expedidas por el Congreso de la República que aprueban instrumentos internacionales que reconocen la necesidad de garantizar la igualdad de género, así como la eliminación de cualquier forma de discriminación, entre estas, se encuentran:

- La Ley 22 de 1967 “Por la cual se aprueba el Convenio Internacional del Trabajo, relativo a la discriminación en materia de empleo y ocupación, adoptado por la Cuadragésima Segunda Reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (Ginebra, 1958”);
- Ley 74 de 1968 “Por la cual se aprueban los "Pactos Internacionales de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de Derechos Civiles y Políticos, así como el Protocolo Facultativo de este último, aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en votación unánime, en Nueva York, el 16 de diciembre de 1966”;
- Ley 16 de 1972 “Por medio de la cual se aprueba la Convención Americana sobre Derechos Humanos "Pacto de San José de Costa Rica", firmado en San José, Costa Rica, el 22 de noviembre de 1969”;
- Ley 22 de 1981 “Por medio de la cual se aprueba "La Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial", adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Resolución 2106 del 21 de diciembre de 1965, y abierta a la firma el 7 de marzo de 1966”;
- Ley 51 de 1981 “Por medio de la cual se aprueba la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer”;
- Ley 35 de 1986 “Por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos Políticos de la Mujer”, hecho en Nueva York, el 31 de marzo de 1953”;
- Ley 21 de 1991 “Por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la 76a. reunión de la Conferencia General de la O.I.T., Ginebra 1989”;

- Ley 248 de 1995 “Por medio de la cual se aprueba la Convención Internacional para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, suscrita en la ciudad de Belem Do Para, Brasil, el 9 de junio de 1994”;
- Ley 319 de 1996 “Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador" suscrito en San Salvador el 17 de noviembre de 1988” y,
- Ley 762 de 2002 “Por medio de la cual se aprueba la "Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad", suscrita en la ciudad de Guatemala, Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

Igualmente, a nivel legal y reglamentario, se han adoptado normas que buscan generar los mecanismos que contribuyan a la protección de la integridad de la mujer, la promoción de la equidad de género y la erradicación de cualquier forma de discriminación, entre otras, se encuentran:

- La Ley 823 de 2003 “*Por la cual se dictan normas de igualdad de oportunidades para las mujeres*”;
- Ley 1257 de 2008 “*Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la Ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones*”;
- Ley 1496 de 2011 “*Por medio de la cual se garantiza la igualdad salarial y de retribución laboral entre mujeres y hombres, se establecen mecanismos para erradicar cualquier forma de discriminación y se dictan otras disposiciones*”;
- Ley 1719 de 2014 “*Por la cual se modifican algunos artículos de las Leyes 599 de 2000, 906 de 2004 y se adoptan medidas para garantizar el acceso a la justicia de las víctimas de violencia sexual, en especial la violencia sexual con ocasión del conflicto armado, y se dictan otras disposiciones*” y,
- Decreto 410 de 2018 “*Por el cual se adiciona el Título 4 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1066 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Interior, sobre sectores sociales LGBTI y personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas, Capítulo 1 sobre prevención de la discriminación por razones de orientación sexual e identidad de género, mediante la promoción de la acción afirmativa #AquíEntranTodos*”.

En relación con lo anterior, recapitulando lo señalado en la Ley 2294 de 2023 “*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”*”, se destaca que el numeral 2 de su artículo 4 establece a los actores diferenciales para el cambio como unos de los ejes transversales del Plan Nacional de Desarrollo, en tanto el cambio que propone es con la población colombiana en todas sus diversidades para lograr transformaciones que nos lleven a una sociedad inclusiva, libre de estereotipos y estigmas, que supera las discriminaciones de tipo económico, social, religioso, cultural y político, así como las basadas en género, étnico-racial, generacionales, capacidades físicas, de identidad y orientación sexual, donde la diversidad será fuente de desarrollo sostenible y no de exclusión. De igual forma, busca superar las brechas ocasionadas por el conflicto armado y por las divisiones entre lo urbano y lo rural. Actores como las mujeres, la comunidad LGBTIQ+, las víctimas, los niños, las comunidades étnicas, los jóvenes, las personas con discapacidad y la comunidad campesina son parte integral de las transformaciones propuestas por este plan.

En ese orden, con el proyecto de decreto de la referencia se reconoce, adicionalmente, que la movilidad activa con enfoque de género y diferencial es el eje transversal para el cumplimiento de la agenda 2030 en dimensiones económicas, sociales y ambientales. De esta manera, el programa de fomento de la bicicleta promueve la coordinación del Gobierno nacional, entidades territoriales y sociedad para cumplir con cada una de las metas acordadas, considera que la movilidad en bicicleta y la seguridad de sus actores relacionados son de gran importancia para territorios más incluyentes, resilientes, sostenibles e inteligentes.

Ahora bien, en relación con las carteras ministeriales que serán corresponsables de la implementación y efectiva ejecución del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB) creado por la Ley 2294 de 2023, esto es, los Ministerios de Salud y Protección Social y de Transporte, según lo estipulado en los numerales 3 y 24 del artículo 2 del Decreto 4107 de 2011 *“Por el cual se determinan los objetivos y la estructura del Ministerio de Salud y Protección Social y se integra el Sector Administrativo de Salud y Protección Social”*, respectivamente, disponen que es función del Ministerio de Salud y Protección Social formular, adoptar, coordinar la ejecución y evaluar estrategias de promoción de la salud y la calidad de vida, y de prevención y control de enfermedades transmisibles y de las enfermedades crónicas no transmisibles y, promover acciones para la divulgación del reconocimiento y goce de los derechos de las personas en materia de salud, promoción social, y en el cuidado, protección y mejoramiento de la calidad de vida.

Por otra parte, los numerales 2.2. y 2.9. del artículo 2 del Decreto 87 de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”* establecen, respectivamente, que corresponde al Ministerio de Transporte formular las políticas del Gobierno nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia y, apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

Así mismo, se destaca que es de vital importancia para el Gobierno nacional la implementación efectiva y oportuna del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, el cual fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022. Este plan adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que guiará la gestión de las políticas de seguridad vial, a partir del reconocimiento del valor de la vida y de la definición del siguiente objetivo *“Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial”*.

La formulación del citado plan se realizó con base en principios que tienen como finalidad optimizar la gestión de la seguridad vial ante los retos que plantea la adopción del enfoque Sistema Seguro, así como maximizar sus beneficios. Estos principios reflejan los valores de buen gobierno y así mismo, tienen el propósito de orientar al sector público nacional y territorial y al sector privado en el ejercicio de sus roles como corresponsables de la seguridad vial.

Particularmente, en relación con los usuarios de bicicleta, se destaca que el citado plan indicó que estos se encuentran dentro de los usuarios más vulnerables y que, en los últimos diez (10) años han tenido un comportamiento de crecimiento dentro de las víctimas de siniestros viales. Por esta razón, el plan contempla dentro del área de acción de comportamientos seguros, la cual tiene como propósito visibilizar y priorizar la vulnerabilidad de los actores viales, la relacionada con la definición de lineamientos para la movilidad segura en motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como herramienta de trabajo.

En ese mismo orden, dentro del área de acción de gestión del conocimiento en materia de seguridad vial se señala la importancia de profundizar en la investigación de factores de riesgo para los diferentes actores viales, en particular, un seguimiento al comportamiento de la siniestralidad de los diferentes actores viales, en especial el de los usuarios de bicicleta que presentan tendencia creciente.

En esa misma línea, el citado plan comprende, dentro del objetivo de identificación de causas que originan conductas riesgosas en las vías para una definición de estrategias efectivas de intervención, un énfasis regional referente al apoyo a las entidades territoriales en el diseño e implementación de modelos