

**"POR EL CUAL SE INSTITUCIONALIZA EL DÍA DE LA BICICLETA EN EL
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI"**

EXPOSICION DE MOTIVOS:

OBJETIVO GENERAL

Institucionalizar el "DÍA DE LA BICICLETA" en el municipio de Santiago de Cali, con la coordinación y articulación de las diferentes instituciones y entidades, tanto públicas como privadas, buscando promover, incentivar, interactuar y estimular el uso de las bicicletas y las prácticas deportivas de los habitantes, transeúntes, usuarios, colectivos y organizaciones de nuestro municipio, con el fin de contribuir tanto al mejoramiento de la salud física de estos, como a la promoción de prácticas amigables con el medio ambiente, para la movilización de personas dentro del territorio de la ciudad, de tal forma que se puedan contrarrestar problemas como la contaminación atmosférica, la contaminación auditiva, el calentamiento global y la congestión vehicular de nuestra ciudad.

OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Promover el uso de medios alternativos de transporte en la ciudad que sean amigables con el medio ambiente.
- Generar una nueva cultura y concientización en torno a la bicicleta.
- Promover campañas tanto de educativas de cultura vial, como de protección al medio ambiente.
- Sensibilizar a la ciudadanía sobre los beneficios de la bicicleta.
- Disminuir los niveles de contaminación tanto ambiental, como auditiva en la ciudad.
- Incentivar las prácticas tanto recreativas, como deportivas.
- Incentivar conductas y hábitos de vida saludables en pro de mejorar la calidad y estilos de vida de nuestros ciudadanos.
- Fortalecer la construcción de una ciudad autosostenible.

En Santiago de Cali en los últimos años se le ha apostado a un modelo de movilidad con mayor participación de medios alternativos de transporte amigables con el medio ambiente como lo es la bicicleta. El municipio históricamente ha tenido alta tradición de ciclismo tanto competitivo, como recreativo, tanto así, que mundialmente es la ciudad que ha realizado el mayor número de paradas de la Copa Mundo de Ciclismo de Pista y, en el 2014 fue sede del Mundial de Ciclismo de Pista. Además, desde 1983 se implementa en Cali el programa ciclovía recreativa, donde todos los domingos de 8 a.m. a 2 p.m. se cierran las principales vías y áreas vecinales para el tráfico motorizado y se habilitan para que las personas utilicen la bicicleta o hagan diferentes tipos de actividad físicas.

Así mismo, según la Encuesta de Movilidad 2015¹, en la ciudad de Santiago de Cali se realizan 181.2361 viajes diarios en bicicleta, siendo este un 5,56% del total de viajes dentro de la ciudad. Por otro lado, si se analizan las cifras por estrato se obtiene que el 10,55% de los ciudadanos que viven en estrato 1 utilizan como medio de transporte la bicicleta frente a otros posibles medios, Seguido por un 7,58 % correspondiente en el estrato 2, en el estrato 3 representa el 4,4%, en el estrato 4 es del 2,8%, mientras en el estrato 5 es de 2,1% y por último, el estrato con menor participación en movilidad en bicicleta es el 6 con un 1,85%.

La topografía de Cali hace que sea una urbe privilegiada para realizar desplazamientos en bicicleta, “Es por este motivo que los viajes obligados, es decir, viajes por motivos de estudio o trabajo que se realizan en bicicleta, son en su mayoría hechos por personas de bajos recursos a los cuales no les es económicamente viable pagar transporte público; en un porcentaje mayor al 19% estas personas estarían poco o nada dispuestos a seguir manejando bicicleta si adquieren un carro o una moto”².

La pasada administración municipal hizo una apuesta significativa por mejorar las condiciones para los usuarios de bicicleta en la ciudad con el *programa de movilidad en bicicleta* planteado en el *Plan de Desarrollo Cali Progresando Contigo 2016 – 2019* y con la expedición del *Decreto N° 4112.010.20.0332 DE 2019* con el cual se sancionó el *Plan Integral de Movilidad Urbana de Cali – Visión 2030 (PIMU)*. Con el

¹ Cifra estimada por cálculos basados en la Encuesta de Movilidad 2015. Propuesta para Estimar el Total de Viajes en Bicicleta en Cali $\text{Total Viajes en Bicicleta Diarios} = \text{Total Habitantes Mayores de 18 Años} \times \text{Promedio de Viajes por Persona (Diario)} \times \% \text{ Viajes en Bicicleta} = 1830672 \times 2 \times 4.95\% = 181236 \text{ Viajes}$ Fuente Población: <https://geoportal.dane.gov.co/midaneapp/pob.html> Viajes por Persona: Asumiendo un mínimo de 2 viajes diarios por persona.

² Departamento Administrativo de Planeación (2018). *Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – visión 2030: Documento técnico de soporte, Parte 1: Análisis y Diagnóstico*, Alcaldía de Santiago de Cali, p. 165.

Plan de Desarrollo Cali Progresa Contigo 2016 – 2019, así como con el PIMU se pretendió privilegiar la movilidad sostenible, fortaleciendo los modos alternativos de transporte como la bicicleta. El programa de movilidad en bicicleta “tiene como propósito el fomento de la movilidad en bicicleta, mediante la dotación, mejoramiento y optimización de la red de ciclo-infraestructura de la ciudad y la apuesta por una red de vías ciclo-inclusivas y sus servicios asociados, tales como, ciclo-parqueaderos en instituciones públicas, la implementación de un sistema de bicicletas públicas”³. Es posible evidenciar en las tablas 1 y 2 las apuestas estratégicas hechas por la pasada administración para mejorar las condiciones de los usuarios de bicicletas en Cali.

Tabla 1

4

Área Funcional	Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea Base 2015	Meta 2016/2019	Responsable	Articulación de Indicadores
42010020001	Red de ciclo-infraestructura (ciclo-ruta, bici-carril, bici-bus) construidas	km	36	228	Secretaría de Infraestructura Secretaría de Movilidad Metro Cali S. A.	R, PE
42010020002	Corredor de ciclo-infraestructura mejorado	km	0,7	11	Secretaría de Infraestructura Secretaría de Movilidad	
42010020003	Sistema de bicicletas públicas en al menos una zona implementado (incluye unidades adaptadas para personas con discapacidad).	Número	0	1	Metro Cali S. A. Secretaría de Movilidad	R, PE

R: Indicador de producto que contribuye con Indicador de Resultado

PE: Indicador de producto que contribuye con Proyecto Estratégico

³ Armitage, Maurice (2016). *Plan de Desarrollo Cali Progresa Contigo 2016 – 2019*, programa movilidad en bicicleta, p. 82.

⁴ Armitage, Maurice (2016). *Plan de Desarrollo Cali Progresa Contigo 2016 – 2019*, programa movilidad en bicicleta, p. 83.

Tabla 2

Área Funcional	Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea Base 2015	Meta 2016/2019	Responsable	Articulación de Indicadores
42010020004	Puntos de ciclo-parqueaderos instalados en bienes inmuebles del Municipio con servicios de atención al ciudadano	Número	4	39	Secretaría de Desarrollo Territorial y Participación Ciudadana Metro Cali S. A. Departamento Administrativo de Desarrollo e Innovación Institucional Secretaría del Deporte y la Recreación Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente Secretaría del Deporte y la Recreación Metro Cali S. A. Departamento Administrativo de Planeación Municipal	R
42010020005	Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable	Porcentaje	0	100	Secretaría del Deporte y la Recreación Metro Cali S. A. Departamento Administrativo de Planeación Municipal	
42010020006	Política Pública de movilidad en bicicleta formulada	Número	0	1	Departamento Administrativo de Planeación Municipal	
42010020007	Estudiantes beneficiados mediante transporte escolar en bicicleta	Número	0	1.000	Secretaría de Educación	

R: Indicador de producto que contribuye con Indicador de Resultado

5

A pesar de los esfuerzos ya mencionados el reto aún está presente y se requiere de un esfuerzo y compromiso mayor por parte de la administración y de todos los caleños para posicionar la movilidad en bicicleta como un medio realmente viable para los ciudadanos. El Plano 1 permite ver en qué áreas de la ciudad hay infraestructura disponible para los bici-usuarios. Vale la pena resaltar que “de los 30,74 km de ciclo infraestructura existente, el 22% (6,66 km) se encuentra en mal estado y se concentra en uno de los recorridos más largos, es decir, que sumado a la poca conexión que tiene la red, uno de los tramos que mejor conecta los viajes Norte – Sur, tiene malas condiciones en su superficie de rodadura, mientras que el 78% (24,08 km) de la red se encuentra en buen estado”⁶. A pesar de que la gran mayoría de la ciclo-infraestructura se encuentra en buen estado, no tiene la capacidad de conectar a toda la ciudad. En el caso de la “señalización horizontal de la Red de Ciclo infraestructura presenta un 25% (7,54 km) en mal estado, un 41%

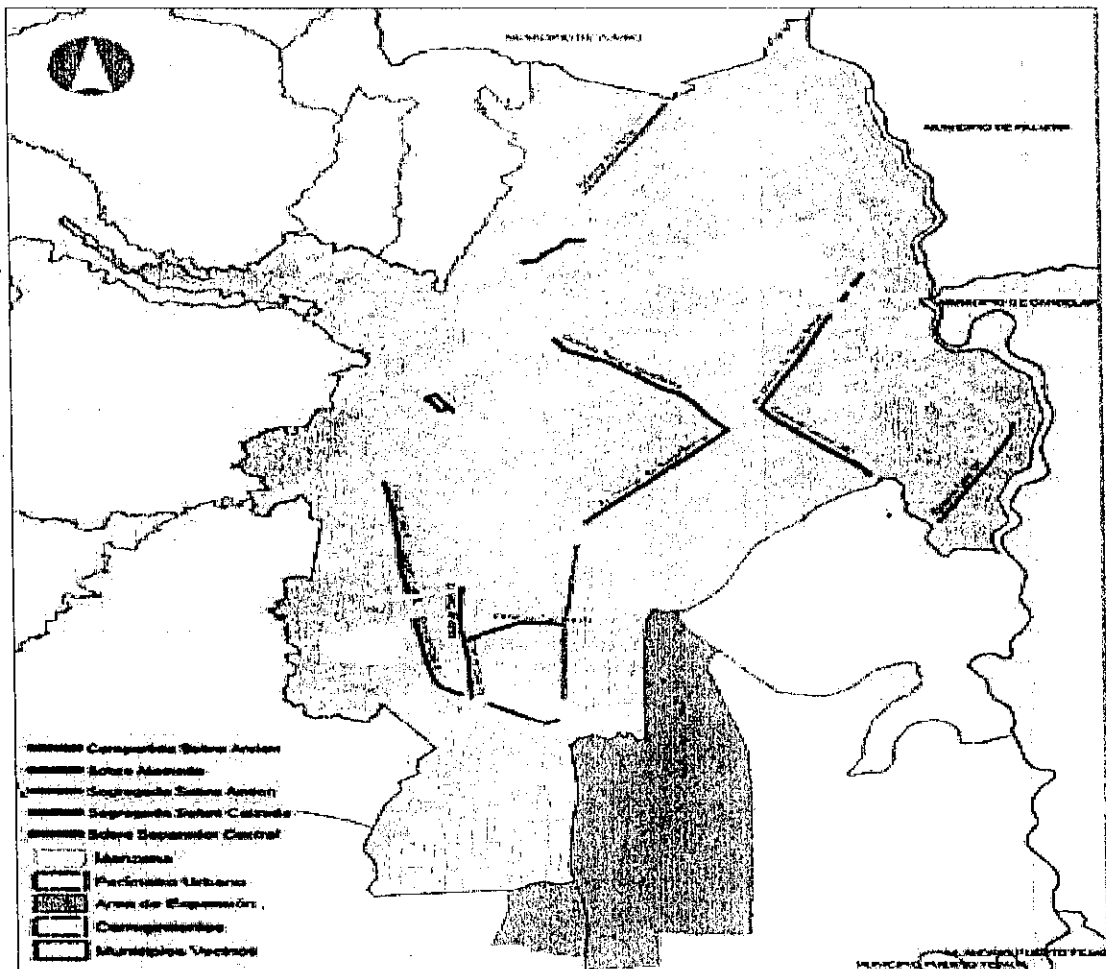
⁵ Armitage, Maurice (2016). *Plan de Desarrollo Cali Progresamos Contigo 2016 – 2019*, programa movilidad en bicicleta, p. 84.

⁶ Departamento Administrativo de Planeación (2018). *Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – visión 2030: Documento técnico de soporte, Parte 1: Análisis y Diagnóstico*, Alcaldía de Santiago de Cali, p. 167.

(12,72 km) no cuenta con señalización horizontal y un 34% (10,48 km) está en buen estado"⁷.

En suma, a pesar de los esfuerzos realizados, aún hay mucho por construir y avanzar en términos de infraestructura y de cultura y consciencia ciudadana respecto a la importancia de utilizar medios alternativos y sostenibles de transporte, por tal razón, vale la pena que el municipio siga avanzando en este propósito y se declare el día de la bicicleta para Cali.

Plano 1



⁷ Departamento Administrativo de Planeación (2018). *Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – visión 2030: Documento técnico de soporte, Parte 1: Análisis y Diagnóstico*, Alcaldía de Santiago de Cali, p. 167.

⁸ Departamento Administrativo de Planeación (2018). *Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – visión 2030: Documento técnico de soporte, Parte 1: Análisis y Diagnóstico*, Alcaldía de Santiago de Cali, p. 166.

Según reportes del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTION DEL MEDIO AMBIENTE (DAGMA), reveló que en el 2017 se actualizó el inventario de emisiones atmosféricas de contaminantes criterio para la ciudad de Santiago de Cali, en el cual estimó que más del 80% de las emisiones en la ciudad provienen de las fuentes móviles terrestres, es decir, los vehículos automotores, y menos del 20 % corresponden a emisiones por fuentes fijas localizadas en la ciudad. También, se encontró que la mayor cantidad de fuentes fijas se localizan en las comunas 2, 4 y 8.

Las cifras de contaminación del aire en la capital del Valle, han obligado a que las autoridades ambientales empiecen a incentivar con mucha más fuerza el uso del transporte público y la bicicleta en la ciudad, Esto, luego que la estación de monitoreo de calidad el aire ubicada en la Universidad del Valle, sede Meléndez, alertara un incremento en las partículas contaminantes.

El municipio de Santiago de Cali se afronta actualmente múltiples retos que implica encaminar su desarrollo hacia la sostenibilidad. Es por eso que en los últimos años se ha venido renovando su infraestructura y servicios con el pro de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y posicionarse como una capital con sostenibilidad ambiental empresarial.

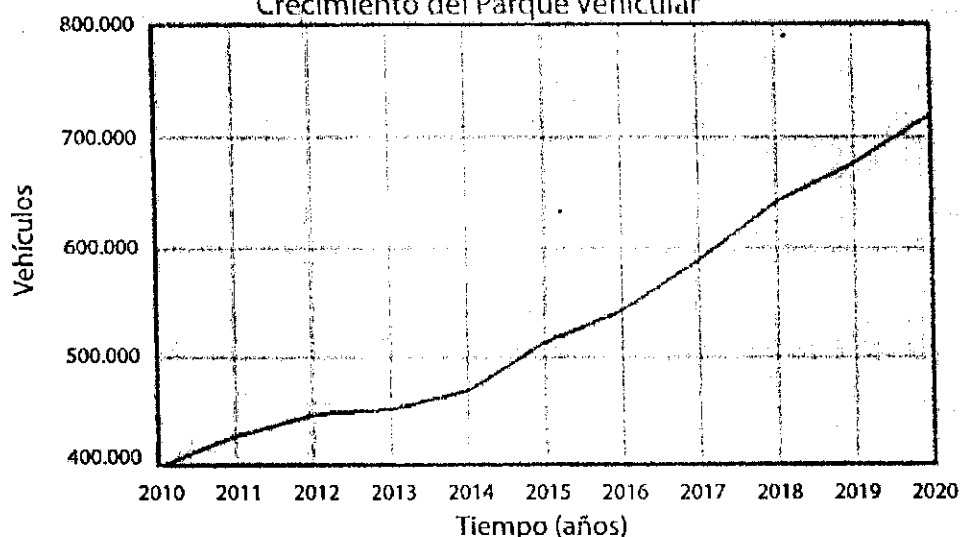
En los últimos años la ciudad ha realizado importantes esfuerzos para la prevención y control de la contaminación atmosférica, incluyendo la instalación y operación de una de las redes de monitoreo más amplias del país con la generación de información clave para comprender los procesos que dan origen a la contaminación atmosférica en la ciudad, además la implementación de medidas para evitar y mitigar emisiones generadas por el transporte, la industria y las actividades de los servicios comerciales⁹.

Es importante resaltar que las estimaciones del crecimiento del parque vehicular pueden generar un desafío para la gestión de la movilidad en particular en lo relativo a congestión, accidentalidad y contaminación del aire; El acelerado crecimiento en el número de vehículos en circulación en nuestra ciudad puede resultar en la saturación de la malla vial, como se puede observar en la Tabla 3, así como en el incremento de la accidentalidad o de la contaminación atmosférica. (Univalle 2012; Alcaldía de Santiago de Cali, 2012).

⁹ Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca – CVC y la Universidad del Valle (2017). *Programa aire limpio para Cali*. P. 8

Tabla 3

Proyecciones del Parque Automotor en Santiago de Cali 2010 – 2020.
Crecimiento del Parque Vehicular



Fuente: Estudio dinámico de la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali (Univalle, 2012).

En la Tabla 7 se presentan las emisiones atribuidas a las fuentes móviles de la ciudad, desagregadas por tipo de vehículo. En el caso de Santiago de Cali, los vehículos particulares son los que más contribuyen a la emisión de contaminantes criterio, seguidos por las motocicletas, ésta situación se debe a la gran cantidad de este tipo de vehículos que transitan por la ciudad, donde existe un fenómeno de adquisición de automóviles y motocicletas en crecimiento¹⁰.

Tabla 4.

Emisiones de Contaminantes Criterio por Fuentes Móviles.

Fuentes Móviles (ton/año)	PST	CO	NOx	SOx	COV	COV _{evap}
Particular	228,42	109.540,37	9.184,35	124,47	11.934,92	2.438,31
Motocicleta	315,40	39.059,45	1.015,47	26,68	76.836,59	831,80
Taxi	1,86	10.423,31	1.517,31	11,02	163,92	790,26
Camión	367,48	4.014,74	2.683,44	2,77	265,79	19,42
Tractocamión	257,91	200,09	593,93	0,40	36,24	0,00
Buseta	779,31	861,66	4.013,72	2,19	231,26	0,00
MIO	585,83	955,10	1.911,43	1,93	168,05	0,00

Fuente: Elaboración Propia a partir de Datos Reportados por DAGMA - PUJ (2014).

¹⁰ Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca – CVC y la Universidad del Valle (2017). *Programa aire limpio para Cali*. P. 38 y 39

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE:

El uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte en las ciudades tiene infinitas ventajas: mejora del medio ambiente y la salud, evita la contaminación y los atascos, reduce el sedentarismo y la obesidad infantil, contribuyendo a construcción de mejores ciudades.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados por los Estados Miembros de la ONU el 2015, con el propósito de erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todas las personas, establecieron 17 objetivos, 169 metas. Entre estos se encuentran la igualdad, mejor así educación, acceso a servicios públicos, la protección del medio ambiente y una mejor salud.

Así pues, garantizar y fomentar el uso de la bicicleta en Santiago de Cali tendría un impacto directo en el cumplimiento de 7 de los 17 ODS¹¹:

1. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
2. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.
3. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
4. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
5. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
6. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos (tomando nota de los acuerdos celebrados en el foro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático).
7. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.

¹¹ Organización de Naciones Unidas (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*, [en línea], <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>, recuperado el 26 de enero de 2020.

ANTECEDENTES:

DÍA DE LA BICICLETA EN MEDELLÍN

Mediante el Acuerdo 19 de 2012 se institucionalizó "EL DÍA EN BICICLETA" el primer domingo del mes de junio y el primer domingo del mes de octubre de cada año en el municipio de Medellín, como una jornada de interés social, cultural y deportivo que integre a los habitantes de la ciudad en pro de un ambiente de sano esparcimiento.

DÍA DE LA BICICLETA EN RIONEGRO

A través del acuerdo 025 de 2012 se institucionalizó el "DÍA DE LA BICICLETA" en el Municipio de Rionegro, Antioquia, el tercer viernes del mes de julio de cada año, en el cual en el marco de este día la administración municipal a través del Instituto Municipal de Recreación y Deporte (IMER) realiza diferentes eventos, tal como el préstamo de bicicletas a estudiantes para trasladarse a la biblioteca o al coliseo ubicado en la zona central del municipio de Rionegro.

DÍA DE LA BICICLETA Y LA ACTIVIDAD FÍSICA EN VILLAVICENCIO.

Mediante el acuerdo 183 de 2013 se institucionalizó el "DÍA DE LA BICICLETA Y LA ACTIVIDAD FÍSICA" en el Municipio de Villavicencio, como una jornada de interés social, cultural, deportivo y recreativo que integre a la comunidad Villavicense, con el ánimo de fomentar y masificar el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad sostenible, promoviendo la actividad Física que contribuya a mejorar la calidad de vida.

DÍA DE LA BICICLETA EN SAN JOSÉ DE CUCUTA

El acuerdo 016 del 29 de julio del 2016 del Concejo de Cúcuta institucionalizó el "Día de la bicicleta" en la capital nortesantandereana para el primer lunes festivo del mes de octubre de cada año, como actividad Ambiental, Saludable de interés social, cultural, deportivo y recreativo, que contribuya a la preservación del medio ambiente y hábitos saludables que integre a los habitantes del municipio en un ambiente de sano esparcimiento.

FUNDAMENTO JURIDICO:

La Constitución Política de Colombia consagra en su preámbulo como en sus artículos 1 y 2, los principios constitucionales del Estado colombiano y sus fines, los cuales deben ser garantizados de igual manera por las entidades territoriales, de la siguiente manera:

"PREAMBULO - El pueblo de Colombia en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana decreta, sanciona y promulga la siguiente

Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

En atención de los principios anteriormente reseñados, La Constitución Política de Colombia en su artículo 8 establece que es obligación del Estado colombiano y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación, incorporando así al medio ambiente como un patrimonio común, así como el deber no solo del Estado, sino también de todos los habitantes de la Nación proteger y conservar los recursos naturales

Igualmente los Artículos 24, 79 y 82 ibídem establecen lo siguiente:

ARTICULO 24. "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia".

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

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."

"ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común."

De lo anterior, se puede observar como es un mandato del constituyente que las diferentes autoridades y entidades territoriales orienten sus funciones a la protección de los derechos no solo individuales sino también colectivos, por medio de la realización de acciones afirmativas que sirvan como mecanismos para lograr la efectividad de dichos derechos.

El artículo 49 de la Constitución Política Colombiana, establece como una obligación del Estado la organización, el direccionamiento, la reglamentación y el saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, así como también el ejercicio de su vigilancia y control.

El Artículo 24 de la carta magna establece que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a lo cual la Corte Constitucional, con respecto a este derecho fundamental, ha señalado que "(...) La libertad de locomoción es un derecho fundamental al ser una expresión de la libertad, inherente al ser humano, cuya mínima manifestación consiste en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro -valga la redundancia, libremente- dentro del territorio del país, incluido especialmente, las vías y espacios públicos. (...) " (Sentencia T - 747/ 2015). Teniendo en cuenta lo anterior, la creación e institucionalización del "Día de la Bicicleta" tiene como objetivo promover y garantizar el libre desplazamiento de los usuarios de la bicicleta en la ciudad.

La Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, el cual tiene como objetivo 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.

ARTÍCULO 2 Ley 769 de 2002. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta 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. (...)

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones. (...)

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)

La Ley 336 de 1996, 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 1083 de 2006: "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

"Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley."

Ley 1801 de 2016 En su título XV de la Libertad de Movilidad y Circulación, Capítulo I Circulación y derecho de vía, expresa en el artículo 141:

Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas,

auto pistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. (...)"

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"

El instrumento más importante que tiene el país para el fomento de la bicicleta es la Ley 1811 de 2016, (Octubre 21), "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", esta ley trae diferentes incentivos, normas a favor del uso de la bicicleta, tales como:

- 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 bici parqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.
- 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.
- Beneficios para estudiantes bici-usuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

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

Atentamente,



JUAN MARTÍN BRAVO CASTAÑO.

Honorable Concejal del Distrito de Santiago de Cali.



JUAN PABLO ROJAS SUAREZ.

Honorable Concejal del Distrito de Santiago de Cali.

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ DE 2019

**"POR EL CUAL SE INSTITUCIONALIZA EL DÍA DE LA BICICLETA EN EL
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI"**

El Concejo de Santiago de Cali, en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, especialmente las contenidas en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia y el Artículo 32 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO. Institucionalizar "El día de la Bicicleta" en el municipio de Santiago de Cali: el primer domingo del mes de junio, como una jornada de interés social, cultural y deportivo que integre a los habitantes de la ciudad en pro de un ambiente de sano esparcimiento.

ARTÍCULO SEGUNDO. El fomento y promoción de la movilidad no motorizada, a través del presente proyecto de acuerdo, busca entre otros los siguientes objetivos:

- Promover el uso de medios de transporte alternativos, sustentables, amables y armónicos con el medio ambiente donde se articulen los elementos urbanos existentes y el ser humano.
- Favorecer la convivencia, la cultura, la actividad física y la salud pública donde se encaminen a una sana convivencia.
- Brindar normas y herramientas de seguridad para proteger la integridad personal de ciclistas, peatones y demás usuarios del transporte no motorizado que hagan uso de las vías.
- Mejorar la economía familiar, local, metropolitana y regional con un medio de transporte sustentable.
- Disminuir los niveles de contaminación tanto ambiental, como auditiva en la ciudad.

- Promover campañas tanto de educativas de cultura vial, como de protección al medio ambiente
- Fomentar la cultura de la bicicleta como política pública de urbanismo y movilidad.
- Lograr equidad en la gestión de la ciudad y la movilidad, brindando un equilibrio entre lo económico, social y ambiental.

ARTÍCULO TERCERO. La Administración Municipal se encargará de establecer, promocionar e implementar programas de cultura ciudadana en torno al DÍA DE LA BICICLETA en entidades públicas y privadas, con el fin de generar descongestión, autorregulación y convivencia ciudadana.

ARTÍCULO CUARTO. Difundir a través de los medios de comunicación de la ciudad las actividades que se programen con motivo de la celebración de esta jornada, invitando a toda la comunidad para que participe y en las que se convoca a instituciones de recreación y deporte tanto públicas y privadas, a instituciones públicas, comercio y todos los líderes de la ciudad para que se vinculen a esta jornada; así como realizar campañas de sensibilización masiva sobre las bondades de la utilización de la bicicleta como medio de transporte habitual limpio, económico y, sobre todo, saludable.

ARTÍCULO CUARTO. La Administración Municipal asignará los recursos que requiera la ejecución del presente Acuerdo del Presupuesto Municipal.

ARTÍCULO QUINTO. El Alcalde como autoridad de tránsito reglamentará este acuerdo; garantizando la movilidad, la seguridad, el desempeño y la realización del "Día de la Bicicleta".

ARTÍCULO QUINTO. El presente acuerdo rige a partir de su fecha de publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los () días del mes de del año Dos Mil Veinte (2.020).

EL PRESIDENTE:

EL SECRETARIO: