

PROYECTO DE ACUERDO NO. DE 2020

“POR EL CUAL SE ADOPTAN INCENTIVOS DE LA LEY 1811/2016 PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL HONORABLE CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial conferidas en el artículo 313 numeral 9 de la Constitución Política de Colombia

INFORME DE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Honorables Concejales:

Me permito poner en consideración el presente Proyecto de Acuerdo Municipal, **“POR EL CUAL SE ADOPTAN INCENTIVOS DE LA LEY 1811/ 2016 PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, esto bajo los argumentos que se exponen a continuación:

1. IMPORTANCIA DEL PROYECTO

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹ componen varias metas, que pueden implementarse en la agenda política y social de cada país. Por ejemplo, el objetivo tres "salud y bienestar" posee como una de sus metas: "Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo", así mismo reducir las enfermedades producidas por la contaminación del aire que pueden ser implementadas por medio de planes e incentivos a los modelos de transporte alternativo, como los vehículos no motorizados.

El objetivo once "ciudades y comunidades sostenibles" plantea como una de sus metas para 2030 "proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial". Metas que se pueden alcanzar incentivando el uso de medios de transportes alternativos limpios, no motorizados, duraderos donde además su chatarrización no implique un impacto negativo sobre el ambiente, por el contrario que puedan ser reutilizados y reciclados.

Por medio de esta agenda sostenible, algunos estados abanderaron la implementación y promoción de medios alternativos de transporte urbano. La propuesta más común y que han implementado países como México, España y Argentina ha sido la estructuración de sistemas alternativos de movilidad urbana, como los sistemas de préstamo de bicicletas públicas, esto, sin dejar de lado el interés general de la comunidad, la pedagogía del uso de la bicicleta y la creación y construcción de ciclo-infraestructuras en las cuales se prioriza el paso de la bicicleta.

¹ Metas del (ODS) <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>



CONCEJO SANTIAGO DE CALI

Esta iniciativa tiene como propósito descongestionar las carreteras, impactar positivamente el ambiente, reducir las tasas de mortalidad causadas por el sedentarismo y los accidentes de tránsito, además de contribuir a la construcción de una ciudad sustentable y educada. En este proceso de incentivo por el uso de medios alternativos de transporte.

En el año 2018 la Asamblea General de las Naciones Unidas² declaró el 3 de junio como la fecha oficial del día mundial de la bicicleta, reconociendo la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta, que lleva en uso dos siglos, y que constituye un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud; alienta a los interesados a poner de relieve y promover el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible, reforzar la educación de los niños y los jóvenes, incluida la educación física, promover la salud, prevenir las enfermedades, fomentar la tolerancia, el entendimiento y el respeto y facilitar la inclusión social y la cultura de paz.

Así mismo, anunció la creación de un fondo para evitar muertes a causa de accidentes de tránsito. El objetivo de dedicarle un día a este medio de transporte es impulsarlo como una solución a retos mundiales que incluyen la contaminación, el cambio climático, la salud y la calidad de la educación. También para tomarse las calles con ciclo paseos reclamando así su derecho a pedalear seguros y respetados por los conductores de vehículos a motor, reivindicando su derecho a la ciudad.

Colombia continua con el compromiso en el marco de la COP25 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% para el año 2030, por lo cual ha venido incentivando el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, con el fin de mejorar la movilidad y cumplir con lo pactado. Esto ha dado paso para que algunas ciudades sean pioneras en la implementación de políticas públicas para el uso de transporte públicos no motorizados, tales como Bogotá, Medellín, Bucaramanga y Pasto.

En ese orden de ideas, Cali ha estado bajo cambios en su *movilidad*, el transporte masivo, las mega obras, el aumento de los vehículos particulares y estado de las vías que se movilizan en las calles del municipio, por esta situación se ve congestionado principalmente el sur y oriente de la capital del valle haciendo que sus trayectos demoren más tiempo.

En una encuesta de percepción ciudadana en el 2019 de "Cali como vamos"³ revela que el 50% de los caleños perciben que sus trayectos demoran más de lo habitual. Según ese mismo estudio los habitantes con alta movilidad, es decir, estudiantes, trabajadores y ciudadanos que utilizan el servicio de transporte para movilizarse a diario, solo el 34% de los encuestados manifiesta estar satisfechos con el sistema de transporte Mio, por la frecuencia que pasan los buses articulados solo el 17%, tiempo de viajes en los recorridos el 25%, por lo que pone de manifiesto que hay una mediana satisfacción del servicio. De aquí surge la necesidad de impulsar medios alternativos de transporte que puedan articularse con los tradicionales, como es la bicicleta.

Sin embargo, a pesar de la percepción regular de los ciudadanos sobre la movilidad de Cali solo el 12% de los encuestados se transporta de manera

² Día mundial de la bicicleta <https://www.un.org/es/events/bicycleday/background.shtml>

³ Encuesta percepción ciudadana <https://www.calicomovamos.org.co/encuesta-percepcion-ciudadana>

alternativa, de los cuales un 6% usa bicicleta y otro 6% lo hace caminando, por lo cual se refleja poca promoción y cultura del uso de la bicicleta.

El boletín de movilidad⁴ que tiene como objetivo hacer seguimiento a los principales indicadores de accidentalidad e infracciones de tránsito en Cali. Informa que en lo corrido del 2019 (enero-octubre) se registraron 8.944 accidentes que involucraron autos y 4.448 motos, cifras que representaron reducciones de 6,0% y 11,0%, respectivamente, frente al mismo periodo de 2018.

En cuanto a medios de transporte no motorizados, en el periodo enero-octubre de 2019 se registraron 486 accidentes que involucraron bicicletas y 858 accidentes que involucraron peatones, cifras 8,5 % y 6,3% inferiores a las registradas en el mismo periodo de 2018.

Por lo cual uno de los aspectos más importantes que se debe tener en cuenta para proteger al ciclista es guardar la distancia de seguridad que la Ley 1811 del 2016 establece *“Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.”*, además cabe resaltar que los ciclistas pueden ocupar un carril de la vía, pese a que haya bicicarriles.

Sobre la percepción en el tema de *seguridad*, la encuesta muestra que los estratos 1 y 2 el 31% se sienten inseguros por hurto, 3 y 4 un 27% y por ultimo 5 y 6 un 21%, en cuantos a los sectores de la ciudad arrojaron los siguientes porcentajes (2019):

ZONAS	%
Distrito de Aguablanca	34%
Nor-oriente	31%
Nor-occidente	27%
Oriente	24%
Sur	23%

FACTORES DE RIESGO POR CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Un informe de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), explican factores de riesgos por la contaminación del aire⁵:

- La mortalidad por cardiopatía isquémica y accidente cerebrovascular también se ve afectada por factores de riesgo como la presión arterial alta, la dieta poco saludable, la falta de actividad física, el tabaquismo y la contaminación del aire en interiores. Entre los otros riesgos que pueden contribuir a la neumonía infantil se incluye sub-óptima, el bajo peso, el humo de cigarrillo y la contaminación del aire por vehículos automotores.
- La contaminación, principalmente identificada como una consecuencia dentro de los paisajes urbanos, también está vinculada

⁴ Bolefín de movilidad 2019 <https://www.calicomovamos.org.co/>

⁵ Factores de riesgo que podrían contribuir a las muertes por contaminación del aire ambiental https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14454:ambient-and-household-air-pollution-and-health-frequently-asked-questions&Itemid=72243&lang=es

al cambio climático como la contaminación del aire que se ven empeorados por la combustión de combustibles fósiles, que incrementa las emisiones de CO₂. Estos gases son la causa del calentamiento global.

En octubre de 2018, la Organización Mundial de la Salud (OMS) afirmó en un estudio que el 93% de los niños y niñas del mundo respiran aire contaminado cada día. De acuerdo con este informe, 1,8 mil millones de niños y niñas respiran un aire tan contaminado que su salud y desarrollo se ven en grave peligro.

La OMS calcula que, 600.000 niños y niñas murieron en 2016 por infecciones respiratorias agudas provocadas por la contaminación del aire. El informe destaca que más del 40% de la población mundial (que incluye a mil millones de niños y niñas de menos de 15 años) está expuesto a altos niveles de contaminación del aire en sus hogares, provenientes principalmente de cocinar con combustibles y tecnologías contaminantes.

La OMS recomienda y respalda la implementación de políticas para reducir la contaminación del aire, que incluyen una mejora en la gestión de los residuos y el uso de combustibles y tecnologías limpias para cocinar y para moverse con el fin de mejorar la calidad del aire dentro de las casas y el entorno.

Entre los días 9 y 11 de enero del 2020, la estación de monitoreo Univalle reveló un peligroso aumento en la concentración atmosférica de material particulado inferior a 2.5 micras, PM 25, sobre las comunas 17, 18 y 22, según los datos revelados por el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente de Cali, Dagma." Los niveles registrados fueron identificados en la categoría 'daño a la salud para grupos sensibles, por lo que la CVC decidió investigar a qué se debieron, además de realizar el seguimiento a los datos registrados por la estación de monitoreo de Jamundí.

Sobre la situación advertida por el Dagma, la entidad ambiental departamental indicó que estuvo asociada a factores como "incremento de flujo vehicular debido al plan retorno posterior a las vacaciones de fin de año, sin la activación de la medida de pico y placa, y las obras que se llevan a cabo en la recta Cali-Jamundí".

Como se resalta en la parte motiva, son varios los contaminantes que ponen en riesgo la salud, entre ellos los vehículos, estos emiten varios tipos de gases y partículas que contaminan el medio ambiente, los productos que mayor cantidad se emiten son óxidos nitrosos (NO_x), monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), compuestos orgánicos volátiles y también macropartículas.

SEMANA DE LA BICICLETA

La ciudad de Cali se ha sumado a la iniciativa, que se realiza en la mayoría de ciudades del país y que busca concientizar a los Colombianos sobre los beneficios del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, además busca promover el uso de la bicicleta como hábitos y estilos de vida saludables, así como la promoción de este como deporte, esparcimiento o recreación y repasar el manual del ciclista caleño.

2. La semana de la bicicleta se realizará durante durante ocho días, donde habrá diversas actividades, entre las que se realizaran

"Ciclopaseos", foros académicos y diferentes actos pedagógicos. Dicha programación se realizará dentro de la conmemoración del día mundial de la bicicleta establecido a nivel mundial cada 03 de junio.

3. Esta semana tendrá como componente la promoción y fomento hacia la bicicultura, a través de actividades como ciclopaseos, una expobici, y un evento académico con invitados nacionales e internacionales que hablarán sobre temas de movilidad sustentable

CICLO-PARQUEADEROS

La bicicleta es un vehículo de tracción humana a pedales, de bajo costo en su adquisición y mantenimiento, altamente eficiente en el consumo de energía y de bajo impacto por el espacio que requiere para circular y estacionarse. Además, no emite contaminantes al aire y produce muy poco ruido a la circular. Reduce las emisiones de CO₂, el tráfico vehicular y mejora las condiciones del espacio público para el traslado en las vías de transporte.

Respecto a la reducción de gases contaminantes, si se toma en cuenta por cada kilómetro que se recorre en bicicleta en vez de usar un auto, se evita la emisión de aproximadamente 300 gramos de CO₂ (dióxido de carbono). Los dispositivos para el control del tránsito juegan un papel fundamental para el desarrollo de una vía segura, útil y atractiva para las bicicletas. Se trata de una parte importante cuando se habla de una ciudad amistosa con el ciclista y se debe tener gran cuidado en el momento de su diseño, fabricación e instalación.

Para quienes utilizan la bicicleta como su medio de transporte o para quienes quieren empezar a hacerlo, un factor determinante para usarla hacia un destino específico, es la necesidad de que en un destino intermedio y al final del recorrido exista un lugar o un estacionamiento para bicicletas seguro y fácil de usar, actualmente en Cali se cuenta con nueve ciclo-parqueaderos en instituciones educativas oficiales, la idea es adecuarlo en el resto de zonas de la ciudad siguiendo lineamientos de la ley 1811/2016.

- 1) Seguridad:** El objetivo de usar el estacionamiento es evitar el posible hurto y maltrato de la bicicleta (o partes de esta). El usuario considera que un estacionamiento es seguro si cumple con estos requisitos: - Permite sujetar el cuadro/marco y una o ambas ruedas de la bicicleta. Estacionamientos para bicicletas - Está ubicado en un lugar que ofrece control y vigilancia, bien sea del usuario o de la entidad o establecimiento encargado del ciclo parqueadero.
- 2) La comodidad de uso del estacionamiento:** Se refiere al espacio que tiene el usuario para asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz y sin mayor esfuerzo físico.
- 3) Facilidad de uso del estacionamiento:** el estacionamiento debe funcionar de tal manera que el usuario, independientemente de su condición física, género, edad o estatura, no necesite asistencia para acomodar la bicicleta.
- 4) Protección contra la intemperie.** Se prefiere este tipo de estacionamientos, especialmente si los usuarios requieren dejar su

bicicleta por varias horas durante del día, por ejemplo, los que van al trabajo y estudiar.

2. MARCO NORMATIVO

Acuerdos Internacionales:

Objetivos de Desarrollo Sostenible (PNUD, 2019): Se establecieron 17 objetivos por las Naciones Unidas con la finalidad de poner fin a la pobreza, proteger el planeta y promover la paz y la prosperidad entre las naciones. Estos objetivos no tienen obligación jurídica, pero buscan ser incluidos en las agendas legislativas en el mundo luego de 15 años de la entrada en vigor.

Particularmente se resaltan:

- **Objetivo 3.** Para el 2030 reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo, así como reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- **Objetivo 11.** proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

La Cumbre del Clima de Naciones Unidas, COP25:

Históricamente, Colombia se destaca por su liderazgo en las negociaciones de cambio climático, pues tiende puentes entre posiciones extremas y propone soluciones alternativas. Ese rol conciliador le ha permitido contar con voces amigas alrededor del mundo.

En consecuencia, la contribución de Colombia ha sido orientada hacia los siguientes objetivos:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país 20% con relación a las emisiones proyectadas a 2030.
- Aumentar la resiliencia y la capacidad adaptativa del país, a través de 10 acciones sectoriales y territoriales priorizadas a 2030.
- Fomentar el intercambio de conocimiento, tecnología y financiamiento para acelerar las contribuciones planteadas en materia de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero.



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

Normas Constitucionales:

Artículos Constitución Política de Colombia	Contenido
Artículo 52	El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano. El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social. Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.
Artículo 79	Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. 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.
Artículo 80	El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.
Artículo 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.
Artículo 366	El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.
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
Otras disposiciones Ley 1964/2019	por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

3. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

La adopción del proyecto tiene como propósito contribuir en la salud pública a través del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, que ayude a impactar positivamente el ambiente, reducir las tasas de mortalidad causadas por el sedentarismo y los accidentes de tránsito, mejorar la movilidad; además de contribuir a la construcción de una ciudad sustentable y educada.

Todo esto entorno a el tema del cambio climático y el calentamiento global donde el uso de vehículos particulares y públicos impulsados por combustiones derivadas del petróleo son altamente contaminables, generan la necesidad de buscar medios alternativos de transporte limpios con el medio ambiente y amables con el entorno social y ecológico con los ciudadanos.

Atentamente;

H.C. MARIA ISABEL MORENO SALAZAR
PONENTE

PROYECTO DE ACUERDO NO. DE 2020

“POR EL CUAL SE ADOPTAN INCENTIVOS DE LA LEY PROBICI 1811/2016 PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI.”

ACUERDA

ARTICULO PRIMER. OBJETO. Fomentar y/o Promover en el Municipio de Santiago de Cali el uso de la bicicleta como mecanismo alternativo de movilidad, fíjese la semana de la bicicleta, la implementación total de bici-parqueaderos en las instalaciones de las entidades públicas del Santiago de Cali y el establecimiento de incentivos a los funcionarios públicos y particulares que usen la bicicleta como mecanismo alternativo de movilidad e integración de al transporte masivo y el uso de ciclo-parqueaderos.

ARTICULO SEGUNDO. OBJETIVOS. El presente acuerdo tiene como objetivos:

- I. Promover la movilidad y el transporte sostenible del Municipio de Santiago de Cali.
- II. Contribuir al mejoramiento del bienestar, la salud y la calidad de vida de los habitantes del Municipio de Santiago de Cali.
- III. Contribuir en la protección y salvaguarda del medio ambiente, los valores naturales, sociales y culturales que influyen en la vida del hombre y en las generaciones futuras.
- IV. Disminuir la emisión de partículas perjudiciales para la calidad de vida y del aire con el fin de mitigar el impacto ambiental derivado de la combustión de combustibles fósiles.
- V. Promover la cultura de la bicicleta y el deporte en del Municipio de Santiago de Cali.
- VI. Crear, fomentar y consolidar la cultura del uso de la bicicleta en el Municipio de Santiago de Cali, beneficios individuales y colectivos por el uso cotidiano de la bicicleta a los funcionarios públicos del municipio, que opten por la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- VII. Promover en el Municipio de Santiago de Cali el uso de la bicicleta, el uso e implementación de los ciclo-parqueaderos en los inmuebles de públicos del Municipio y las entidades descentralizadas, la instalación e incentivo por el uso de portabicicletas en todos los medios de transporte publico terrestre como forma de integración modal del transporte.
- VIII. Generar mejores condiciones laborales de los funcionarios públicos que desarrollen sus actividades en las entidades públicas del Municipio de Santiago de Cali y de las entidades públicas descentralizadas que implementen ciclo-parqueaderos.

ARTICULO TERCERO. SEMANA DE LA BICICLETA EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI. Establézcase la semana de la Bicicleta en el Municipio de Santiago de Cali, en el marco del día mundial de la Bicicleta que se celebra el 3 de junio de cada año, en la cual se adelantaran diversas actividades culturales, recreativas, deportivos y pedagógicas encaminadas a promover e incentivar el uso de la bicicleta en todos los sectores del Municipio de Santiago de Cali.

ARTICULO CUARTO. ARTICULACION. La Administración Municipal deberá promover la articulación de todas las entidades del orden nacional, departamental y municipal que tengan competencia en el asunto; así como también, deberán promover la articulación con las organizaciones y colectivos que promueven el uso de la bicicleta.

ARTICULO QUINTO. CICLOPARQUEADEROS GRATUITOS EN LAS ENTIDADES PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI. impleméntese en las entidades públicas del Municipio, la dotación de ciclo-parqueaderos gratuitos, que garanticen la seguridad y un espacio amplio y suficiente para los funcionarios, contratistas y particulares que acudan a dichas entidades en bicicleta, también deberá implementarse el presente acuerdo en las entidades públicas del nivel descentralizado de la Administración

PARAGRAFO. El espacio habilitado para los bici parqueaderos gratuitos tendrá como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículo automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínima de 12 cupos para bicicletas.

PARAGRAFO. Todas las paradas y o estaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo deberán adecuar ciclo parqueaderos y bici taller con el fin de articular la bicicleta al Sistema de Transporte Publico.

ARTICULO SEXTO. FORTALECIMIENTO DE LOS CICLO PARQUEADEROS. En el marco del presente Acuerdo se velará por el fortalecimiento de la bici parqueaderos públicos Municipales existentes en Santiago de Cali.

ARTICULO SEPTIMO. COORDINACION Y GESTION. La gestión, supervisión y coordinación de la implementación de ciclo parqueaderos gratuitos compete conjuntamente, a la Departamento Administrativo de Planeación, Secretaria de Infraestructura, Secretaria de Movilidad, Secretaria de Deporte y Recreación que tienen entre otras, las siguientes funciones:

- a. Implementar los ciclo-parqueaderos que según los estudios de demanda, pertinencia y viabilidad requieran, garantizando
- b. como mínimo el espacio señalado en el parágrafo del artículo 6 del presente acuerdo.
- c. Vigilancia, reglamentación y control sobre la correcta utilización de los ciclo-parqueaderos.
- d. Adopción de los ciclo-parqueaderos en las entidades públicas para el uso de todos los beneficiarios objeto del presente Acuerdo.



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

- e. Mantenimiento de los ciclo-parqueaderos en óptimas calidades para su adecuada utilización de las bicicletas.
- f. Realizar la entrega de los incentivos a los funcionarios públicos cuando sea el case.
- g. Realizar campañas de concientización educativa con las empresas privadas para que estas implementen los bici-parqueaderos gratuitos, generando una conciencia en todo el estamento empresarial.

ARTICULO OCTAVO. INCENTIVOS. La Administración Municipal de Santiago de Cali deberá establecer y reglamentar incentivos para los funcionarios públicos que usen la bicicleta y/o los ciclo-parqueaderos, con el propósito de promover el uso de la bicicleta y mejorar su calidad de vida.

PARAGRAFO 1. Los incentivos que se establezcan por la Administración Municipal deberán estar sujetos al artículo 5 de la ley 1811 de 2016, y en especial a los principios de vida digna, desarrollo sostenible y libertad de desarrollo de la personalidad.

PARAGRAFO 2. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado que operen en el Municipio de Santiago de Cali podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

ARTICULO NOVENO. TRANSITO A VEHICULOS ELECTRICOS Y DE CERO EMISIONES: El Municipio de Santiago de Cali en el marco de la ley 1964 del 11 de Julio de 2019 desarrollará, promoverá y ofertará incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial, adicionalmente, priorizará aquellos funcionarios públicos que usen la bicicleta al tránsito o adquisición de vehículos eléctricos y de cero emisiones.

ARTICULO DECIMO SEGUIMIENTO Y CONTROL. El seguimiento a la implementación del presente acuerdo estará a cargo de la oficina de la bicicleta o quien haga estas funciones de la Dirección de Secretaría de Movilidad.

ARTICULO DECIMO PRIMERO. REGLAMENTACION. Facúltese al Señor Alcalde por el término de 60 días para que implemente y reglamente el presente acuerdo.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO. VIGENCIA. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Boletín Oficial de Santiago de Cali.

AUDRY MARIA TORO ECHAVARRIA
PRESIDENTE

HEBERT LOBATÓN CURREA
SECRETARIO GENERAL