

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**PROYECTO DE ACUERDO NO. \_\_\_\_\_ DE 2020**

**“POR EL CUAL SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD PARA LA  
DISPOSICIÓN DE CICLOESTACIONAMIENTOS EN EL DISTRITO DE CALI Y SE  
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**Honorable Concejo de Santiago de Cali,**

Me permito poner en consideración el presente Proyecto de Acuerdo Municipal “POR EL CUAL SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD PARA LA DISPOSICIÓN DE CICLOESTACIONAMIENTOS EN EL DISTRITO DE CALI Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, el cual es el resultado de un proceso amplio de construcción ciudadana con las organizaciones sociales probici de la ciudad; quienes aportaron sus conocimientos, experticia y experiencias cotidianas, para la construcción de los argumentos que se exponen a continuación:

### **I. OBJETO**

Contribuir a la democratización del espacio público, en particular facilitando el uso de la bicicleta al Incrementar la disposición de espacios exclusivos para cicloestacionamientos en parqueaderos públicos y privados del Distrito, como medida pertinente para suplir el déficit de infraestructura disponible para los ciclistas, y para la promoción del uso de la bicicleta como medio principal de transporte.

La iniciativa dispone la obligatoriedad para la disposición de cicloestacionamientos en los equipamientos colectivos de carácter público, privado y en propiedad horizontal del Distrito de Santiago de Cali. Adicionalmente dispone que la administración distrital de la ciudad adelante un programa permanente de pedagogía ciudadana para dar a conocer las disposiciones referentes a la dotación de cicloestacionamientos en el Distrito.

## **II. IMPORTANCIA DEL PROYECTO**

La ciudad de Santiago de Cali se enfrenta actualmente a múltiples desafíos de carácter social y ambiental, que ponen de manifiesto la necesidad de avanzar hacia un modelo de ciudad sustentable. En este camino, urge adoptar modelos de movilidad que favorezcan la salud humana (movilidad activa para disminuir los efectos del sedentarismo) como la apuesta primordial. Que respondan a la demanda de seguridad y eficiencia, y que nos comprometa a disminuir las emisiones de gases efecto invernadero.

El presente proyecto de acuerdo, es una contribución al fomento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte, uso que está asociado a mejorar la capacidad de respuesta de la ciudad en materia de movilidad sustentable, para hacer frente a los desafíos actuales y del futuro: la urbanización, la globalización, el cambio climático y la revitalización socio-económica después de la pandemia por el Covid-19 declarada en 2020.

Bajo este marco de acción, el fomento de la bicicleta en su rol social como dinamizador de la movilidad sustentable, requiere de la constitución de una política ciclo-inclusiva (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015) creada bajo cuatro componentes: infraestructura y servicios, participación ciudadana, operación, y aspectos normativos y de regulación. En su componente de infraestructura, este modelo de ciudad se enfoca en las características de la red vial, que facilitan un espacio seguro y conveniente para el usuario de la bicicleta, en infraestructura para circular y en otros servicios, como el estacionamiento.



Figura 4. Cuatro componentes de política ciclo-inclusiva según BID (2015)

Siguiendo las recomendaciones de una política ciclo-inclusiva, en la Guía de Ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas (2016) elaborada por el Ministerio de Transporte de Colombia, la oferta de estacionamientos se posiciona como una prioridad para el fomento del uso de la bicicleta, la intermodalidad y la seguridad/eficiencia para los ciclistas:

“La dificultad para dejar la bicicleta en un lugar cómodo y seguro cuando no se utiliza es uno de los factores que más desincentivan su uso como medio de transporte para los desplazamientos cotidianos en la ciudad. Por este motivo, una buena planificación de la movilidad en bicicleta debe adoptar medidas dirigidas a mejorar la oferta de estacionamientos para bicicletas, tanto en calidad, como en cantidad y distribución” (Ministerio de Transporte de Colombia, 2016)

Asimismo, se hace mención explícita a que el diseño y disposición de los cicloparqueaderos debe extenderse no solo a los destinos de los desplazamientos, sino también al origen de los mismos, es decir, a las edificaciones residenciales. Bajo esta apuesta, el proyecto de Acuerdo reafirma la necesidad de posicionar la



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

movilidad en bicicleta como una solución de transformación social, que además de contribuir con una movilidad sustentable, permite, en el marco de la pandemia global ocasionada por el virus COVID-19, ingresar a una nueva normalidad de manera resiliente, para avanzar en el abordaje de los retos planteados por el cambio climático, la urbanización y el cuidado de la salud en nuestra ciudad.

### **III. MOVILIDAD ACTIVA: AVANCE HACIA UNA CIUDAD SUSTENTABLE, RESILIENTE Y SEGURA.**

En 2030, el tráfico de pasajeros superará los 80.000 millones de pasajeros -un aumento de 50 %- y el volumen de carga crecerá en 70 % a nivel mundial (Banco Mundial, 2017) lo que implica una fuerte demanda en materia de políticas de movilidad con perspectiva a largo plazo, que se centre en la sustentabilidad como un factor decisivo en el futuro de la movilidad. En materia de inversión, y según estimaciones oficiales de la OCDE, entre 2016-2030 alrededor de USD. \$2.7 billones por año son invertidos para la construcción de infraestructura para mover bienes y pasajeros, lo cual releva la importancia y el ritmo de crecimiento del sector transporte alrededor del mundo. Ante el desafío de avanzar hacia escenarios de mayor equidad y sustentabilidad en materia de movilidad, la apuesta de políticas públicas para el sector debe estar orientada a invertir la jerarquía de los modos de transporte que ha imperado en Colombia y en todo el mundo, como se explica a continuación.

Invertir la jerarquía de los modos de transporte, implica priorizar los modos menos contaminantes, de menor consumo energético y que generan menor riesgo, es decir, el peatón y la bicicleta. La jerarquía conceptual de los modos de transporte, se traduce en la prioridad en las vías: primero, para dar prelación al peatón y a la bicicleta frente a los demás medios de transporte, y segundo, para orientar la inversión económica al diseño de infraestructura para los modos activos de movilidad, que permita construir esta nueva jerarquía.

Una de las problemáticas que aqueja a las ciudades es el aumento indiscriminado y no regulado del parque automotor. Según datos del Departamento Nacional de Planeación, entre 2010 y 2015 el parque automotor en la ciudad de Cali se duplicó, aumentando en un 58 % , con un especial porcentaje de participación por parte de



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

las motocicletas. Este ritmo se ha mantenido, y según el informe Cali Cómo Vamos 2019, en 2018 el parque automotor total registrado en la ciudad aumentó 2,4% frente a 2017, mostrando un crecimiento que se suma a desafíos de la infraestructura vial como lo son el mal estado de las vías, la escasez de infraestructura adecuada para medios de transporte sustentables como la bicicleta, y un relacionamiento humano signado por el estrés y la amenaza potencial de afectar la vida, la integridad, la propiedad y la tranquilidad de quien se moviliza, en cualquier medio.

Para responder a este desafío, este proyecto de acuerdo busca contribuir a la construcción de una ciudad ciclo-inclusiva, entendida como una ciudad en la que “cualquier persona puede utilizar la bicicleta de manera segura y cómoda para todos sus desplazamientos, es decir, donde la bicicleta es una manera normalizada de transporte de todas las personas, sin importar su edad; para mujeres y hombres; para ir a trabajar o para el ocio; y para todos los periodos del día y del año.” (FONADE, 2016)

En el Plan de Desarrollo “Cali Unida por la Vida 2020 - 2023”, La sustentabilidad es entendida como “la capacidad generacional de satisfacer las necesidades actuales, sin comprometer la posibilidad de desarrollo de las generaciones futuras” Además, se afirma que la sustentabilidad “remite a una nueva relación de la caleñidad con el entorno biofísico siendo parte solidaria de él, y con la construcción de equidad.”

Siguiendo el modelo de ciudad que se proyecta para el desarrollo de Cali, este proyecto de acuerdo busca aportar en materia de infraestructura asociada al fomento de la bicicleta como medio activo de transporte. A continuación, se explica cómo la movilidad sustentable aporta a la construcción de una ciudad sustentable, resiliente y segura.

### A. CONTEXTO

En los últimos años, la ciudad ha presenciado un aumento en el uso de transporte activo para los desplazamientos cotidianos de las personas. Según la Encuesta de Percepción Ciudadana (2019) del observatorio Cali Cómo Vamos, el 11% de la ciudadanía realiza sus desplazamientos diarios en medios de movilidad activa (no



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

motorizados)

Modo de transporte	Porcentaje
Público	47%
Privado	36%
Informal	6%
No motorizado (Transportes de movilidad activa)	11%

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta de percepción ciudadana del observatorio de ciudad Cali Cómo Vamos (2019)

Si bien las estrategias institucionales e intersectoriales para el fomento del uso de la bicicleta han facilitado las condiciones para que el 11% de la población acuda a los medios de movilidad activa, la inversión de la pirámide en los modos de transporte no se ha dado, y la participación de los medios que aprovechan el movimiento del cuerpo como fuerza de locomoción, como la bicicleta, sigue siendo marginal. En este contexto, se hace necesario apostar por la construcción de ciclo-infraestructura vial funcional, la cual da un lugar preponderante a los servicios complementarios que facilitan en viaje en bicicleta y fomentan su uso.

La construcción de cicloparqueaderos es complementaria y potencia la obra de los carriles para bicicletas. Estas obras de cicloparqueo y mantenimiento complementan mejorando las condiciones que se ofrecen a los usuarios. En la planeación urbana queda muy claro que la oferta debe ser integral, si quiere realmente impactar positivamente el uso de este vehículo. Y el aumento de uso de este vehículo está conectado directamente con indicadores de mejoramiento de la calidad de vida en las ciudades, como lo señala el BID.

Según la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades de Colombia (2016), dentro de estos servicios se encuentra el número de cicloestacionamientos disponibles en la ciudad, señalización, alumbrado, arborización, conexión con el transporte público,





## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

entre otros aspectos que aumentan la seguridad y comodidad durante un viaje. La ciudad ha adelantado acciones para buscar soluciones para el parqueo de las bicicletas, sin embargo, sigue siendo precario el cumplimiento de las normas que obligan a la adecuación, instalación y oferta efectiva de cicloparqueaderos en aparcaderos privados y estacionamientos fuera de vía.

El diagnóstico para la elaboración del PIMU (2019) muestra esta realidad: “la oferta de estacionamiento para bicicletas en Cali sigue siendo sumamente precario. La oferta total es de 2.035 cupos de estacionamiento, de los cuales el 59,4% (1.208 cupos) corresponden a las universidades y el 40,6% (827 cupos) corresponden a las estaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM-MIO (en adelante Sistema MIO)”

A partir de este diagnóstico, y con el fin de adaptarse a la guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas (Ministerio de Transporte, 2016) en Cali el Decreto Municipal por el cual se adopta el PIMU 2019 y el Plan de Estacionamientos de Cali, incorpora las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para facilitar el desplazamiento en condiciones de seguridad y comodidad, estas son:

- Cicloruta
- Ciclobanda
- Banda Ciclopreferente
- Carril Ciclopreferente
- Carril con Tránsito Calmado
- Carril Bus-Bici
- Circulación a Contraflujo
- Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales
- Ciclo-Estacionamiento Estándar
- Ciclo-Parqueadero Intermodal

Bajo estas categorías, el PIMU incluye en su plan de acción el Programa de Mejora





## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

y Dotación de Ciclo-estacionamientos en Puntos Atractores de Viajes y Ciclo-parqueaderos en Puntos Intermodales. Lo anterior, como parte de su estrategia para el fomento de la movilidad en bicicleta. Como resultado de estas proyecciones, se trazan las siguientes metas para la ciudad en materia de ciclo-infraestructura para el estacionamiento de bicicletas en la ciudad:

Puntos de Ciclo-Estacionamientos en Equipamientos Colectivos (Proyectados)		
Equipamiento	Responsabilidad pública	Responsabilidad Privada
Salud	14	39
Educación	316	1021
Recreación	52	27
Cultura	36	30
Deporte	15	0
Total	433	1117
Puntos de Ciclo-Estacionamientos en Equipamientos Urbanos Básicos (Proyectados)		
Equipamiento	Responsabilidad pública	
Administración Pública	49	
Puntos de Ciclo-Parqueaderos Intermodales del SITM-MIO (Proyectados)		
Localización	Responsabilidad pública	
Estaciones estandar, intermedia y cabecera	59	
Puntos de Ciclo-Estacionamientos en Centros Comerciales y Parqueaderos Públicos (Proyectados)		
Localización	Responsabilidad privada	
Centros Comerciales	48	
Parqueaderos Públicos	197	
Total	245	
Puntos de Ciclo-Estacionamientos en Espacios Públicos (Proyectados)		
Localización	Responsabilidad pública	
Parques	567	

Fuente: Plan de Acción PIMU (2019)

En los últimos 5 años, la ciudad asume la responsabilidad de estimular la instalación de ciclo-estacionamientos en equipamientos colectivos privados y centros comerciales, y se establecen proyecciones, como lo fue el programa movilidad en bicicleta del Plan de Desarrollo Cali Progresas Contigo 2016 - 2019, en el cual se contempló el desarrollo de ciclo-infraestructura vial y servicios asociados como la instalación de ciclo-estacionamientos.





## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

A pesar de este reconocimiento explícito de la necesidad de avanzar en la materia, a 2020, la Secretaría de Infraestructura de la Alcaldía de Santiago de Cali parte de una escasa línea de base de 39 cicloestacionamientos instalados, y proyecta una meta de 200 instalados a 2023 (Decreto 0477 de 2020, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo de Cali 2020 - 2023). En respuesta al déficit de ciclo-estacionamientos, el presente Proyecto de Acuerdo busca fomentar el aumento de ciclo-estacionamiento, teniendo en cuenta además de la oferta, la utilidad de un estacionamiento depende de variables relevantes como lo son su ubicación, la tipología y su diseño, para garantizar:



Fuente: elaboración propia con datos Guía de ciclo-infraestructura para ciudades de Colombia (2016)

Como lo indican los estándares nacionales e internacionales para la construcción de una ciclo-infraestructura funcional y servicios asociados, las consideraciones de accesibilidad son primordiales en los diseños, inversiones y disposiciones normativas. Por esta razón, el proyecto de acuerdo reconoce la necesidad de que el Distrito de Cali disponga la obligatoriedad y promueva la instalación de plazas de



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

estacionamiento en los puntos de origen de trayectos diarios de ciclistas urbanos, como lo son, las plazas en propiedad horizontal.

Las inversiones para mejorar las condiciones de los y las ciclistas en la vía son significativamente menores de lo demandado por otros modos de transporte, sobre todo si se parte de una transformación en la evaluación económica de los proyectos del sector. Como lo proponen estudios del Lund Institute of Technology de Universidad de Lund en Suecia<sup>1</sup>, integrar otras dimensiones de la sostenibilidad, como la seguridad, las características ecológicas y la inclusión, son el camino para reorientar y transformar el diseño de los proyectos de transporte.

## **B. CIUDAD RESILIENTE: EL ROL DE LA BICICLETA EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.**

El Fondo Mundial para el Riesgo de Desastres y la Recuperación (GFDRR), administrado por el Banco Mundial, define el "transporte resiliente" a partir de la capacidad de responder y adaptarse a los acontecimientos adversos, especialmente los riesgos relacionados con el clima. En este sentido, construir una ciudad resiliente implica promover formas de vida y relacionamiento que nos permitan responder a los riesgos relacionados con el cambio climático y la convivencia.

Para avanzar en este camino, el gobierno de Colombia ha desarrollado la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2012) donde la bicicleta y la infraestructura ciclo-inclusiva son mencionadas de manera explícita como instrumentos para mitigar los efectos del cambio climático y reducir las emisiones del sector transporte (Ministerio de Transporte de Colombia, 2013)

Asimismo, el plan de Acción de Mitigación Sectorial (PAS) el Ministerio de transporte incluye entre sus líneas de acción la promoción del uso de modos de transporte no motorizados, especialmente aquellos con bajas emisiones, para mejorar la calidad del aire, entendida como el estado de la concentración de los diferentes contaminantes atmosféricos en un periodo de tiempo y lugar determinados.

---

<sup>1</sup> Nilson Goran (2014) Doctoral Thesis Lund Institute of Technology, Sweden.

A nivel mundial, la calidad del aire sigue siendo uno de los principales desafíos en materia medioambiental, con un fuerte impacto negativo del sector transporte. Según la Organización Mundial de la Salud, el 23% de las emisiones de CO<sub>2</sub> corresponden al transporte y los medios terrestres producen el 16,5% del total de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Para el caso particular de Cali, el Informe final del proyecto Fortalecimiento tecnológico de la red de monitoreo de calidad del aire y evaluación de la contaminación atmosférica de la ciudad de Santiago de Cali (2012) muestra un balance de las emisiones contaminantes por fuentes móviles<sup>2</sup>, es decir, por los automotores o vehículos de transporte a motor de cualquier naturaleza:

Año 2012						
Emisiones tonelada año	PM	NOx	SOx	VOC	CO	CO <sub>2</sub>
Vehículos particulares	3%	40%	43%	15%	28%	39%
Motos	91%	4%	5%	69%	33%	4%
Transporte Público (Buses)	5%	23%	14%	3%	16%	24%
Transporte público individual (Taxis)	1%	33%	37%	13%	24%	34%
<b>Emisiones totales</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Departamento Administrativo de Planeación Municipal, Alcaldía de Cali (2012)

En esta misma línea, el PIMU (2019) muestra que el dióxido de carbono es el que más aporta a las emisiones contaminantes generando aproximadamente 2.534.290 Ton/año, correspondientes al 84% de las emisiones totales; donde los mayores generadores son los taxis con el 32% de las emisiones, el 45% generado entre automóviles y el 24% restante generado por motos.

<sup>2</sup> Componentes emitidos por los vehículos automotores, entre los que se encuentran los óxidos de nitrógeno, el monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, oxidantes fotoquímicos, partículas en suspensión, dióxido de azufre y compuestos orgánicos volátiles.



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

Ante este panorama, el PIMU - Visión 2030 plantea reducir en un 20% las emisiones de CO<sub>2</sub>eq por fuentes móviles con respecto a 2015, lo que hace parte de los compromisos adquiridos por Colombia en la Convención Marco sobre el Cambio Climático donde se firmó el Acuerdo de París COP 21 adoptado el 12 de diciembre de 2015 mediante la ley 1844 de 2017.

Para cumplir este objetivo de la agenda local, nacional e internacional en materia de lucha contra el cambio climático, es necesario reconocer que la bicicleta, como vehículo de tracción humana, representa una alta efectividad no sólo por su fuente limpia de energía, sino por la ocupación eficiente del espacio público y los efectos positivos del uso de la bicicleta en la salud urbana:

- Priorizar la bicicleta, implica disminuir la cantidad de ruido y disminuir el estrés ciudadano que producen la ciudad.
- Planear la ciudad a escala humana, priorizando el uso de transportes no motorizados, posibilita el disfrute del paisaje urbano y el reconocimiento del patrimonio y memoria de la ciudad.
- En un espacio de 3,5 metros de ancho, lo que ocupa un carril de autopista, se pueden mover en bicicleta 14.000 personas por hora y sentido, frente a las 8.000 personas que movería el transporte colectivo y 1.500 en automóvil (Pardo & GIZ, 2011).
- Cada km que se recorre en bicicleta en vez de usar auto, se evita la emisión de aproximadamente 300 gramos de CO<sub>2</sub>.

En el marco de la celebración número 50 del día de la tierra, durante abril de 2020, la Organización Meteorológica Mundial (WMO por sus siglas en inglés) publicó un informe sobre el impacto de la pandemia en el medio ambiente en el mundo, recogiendo el siguiente balance: en primer lugar, las emisiones de carbono de la quema de combustibles fósiles se dirigen a una caída anual récord de 5.5-5.7%. Lo anterior, como efecto que desde mediados de enero, hasta mediados de febrero, las emisiones de carbono de China cayeron alrededor de un 25%. En Delhi, una ciudad con a menudo la peor calidad del aire del mundo, la contaminación causada por



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

PM2.5s se redujo en aproximadamente un 75% a medida que la congestión del tráfico se redujo en un 59%.

Asimismo, el informe señala una reducción del 70% en los óxidos de nitrógeno tóxicos en París, mientras que las imágenes satelitales mostraron que los niveles de dióxido de nitrógeno en Milán cayeron en aproximadamente un 40%. En el Reino Unido, los viajes por carretera han disminuido hasta en un 73% y en Londres, las emisiones tóxicas en las principales carreteras y cruces disminuyeron en casi un 50%.

Esta falta de automóviles ha contribuido a una caída repentina en las emisiones de dióxido de carbono, contaminantes como el dióxido de nitrógeno y partículas finas. Este panorama favorable, deja en evidencia las múltiples implicaciones positivas para la calidad del aire que se obtienen por la reducción de la participación de los medios motorizados de transporte, en favor de modos no motorizados, como la bicicleta. No obstante, la inversión temporal de la pirámide ocasionada por la pandemia del Covid-19 no es suficiente para detener el cambio climático, como lo advierte el Secretario General de la OMM Petteri Taalas<sup>3</sup>, quien nos recuerda que:

*“Los gases contaminantes permanecen en la atmósfera y los océanos durante siglos. Esto significa que el mundo está comprometido con el cambio climático continuo, independientemente de cualquier caída temporal en las emisiones debido a la epidemia de coronavirus /.../ La experiencia pasada sugiere que la disminución de las emisiones durante las crisis económicas es seguida por un rápido aumento. **Necesitamos cambiar esa trayectoria**, es el momento de considerar cómo usar los paquetes de estímulo económico para apoyar un cambio a largo plazo hacia prácticas comerciales y personales más amigables con el medio ambiente y el clima” Taalas, 2020.*

Para la ciudad de Cali, cambiar la trayectoria en materia de cambio climático pone de manifiesto la necesidad de invertir la pirámide en favor de los medios de transporte de movilidad activa, fomentando inversiones públicas y disposiciones

---

<sup>3</sup> COVID-19 and Climate Action (2020) disponible en <https://public.wmo.int/en/resources/meteoworld/covid-19-and-climate-action-0>



CONCEJO  
SANTIAGO DE CALI

normativas en favor de la ciclo-infraestructura vial funcional. Así, el presente Proyecto de Acuerdo sienta sus motivaciones en responder al déficit de infraestructura funcional asociada a la malla de ciclo-infraestructura, como lo son los ciclo-estacionamientos, con el fin de fomentar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte, contribuyendo al *cambio de trayectoria* inminentemente necesario para las generaciones presentes y futuras.

## B) CIUDAD SEGURA: EL ROL DE LA BICICLETA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA.

Los efectos en la salud urbana de la contaminación atmosférica por fuentes móviles tienen una importante correlación con la carga de morbilidad asociada a la calidad del aire. En 2012, 7 millones de personas fallecieron como consecuencia de la exposición a la contaminación atmosférica; lo que, en palabras de la Organización Mundial de la Salud “confirma que **la contaminación atmosférica constituye en la actualidad, por sí sola, el riesgo ambiental para la salud más importante del mundo**” (Organización Mundial de la Salud, 2014)

La Organización Mundial de la Salud, se ha pronunciado de manera contundente en este sentido al afirmar que disminuir los niveles de contaminación del aire reduce la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma (OMS, 2018) lo anterior, fundamentado en sus estimaciones de la carga de la enfermedad, donde la OMS estimó que en 2016 la distribución de las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica se generaron así:

- 58% de las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica se debieron a cardiopatías isquémicas y accidentes cerebrovasculares.
- 18% de las muertes se debieron a enfermedad pulmonar obstructiva crónica e infecciones respiratorias agudas.
- 6% de las muertes se debieron al cáncer de pulmón.





## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

Alrededor del mundo, otros estudios que abordan la correlación entre exposición a contaminación atmosférica y afectaciones a la salud han llegado a las mismas conclusiones. Durante 4 años (2014–2017, 1255 días) se realizó un análisis de series de tiempo en cinco ciudades de Polonia de los niveles de contaminación atmosférica y su correlación con 20 millones de hospitalizaciones, lo que permitió concluir que:

“Los aumentos de la exposición a la contaminación ambiental están asociados con un aumento a corto plazo de hospitalizaciones debido a enfermedades del tracto respiratorio. El efecto más destacado se registró con la correlación de PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub>.” Slama, A., Śliwczyński, A., Woźnica, J., Zdrolik, M., Wiśnicki et. al. (2019).

En Colombia, el Departamento Nacional de Planeación (2017) estima que los costos en la salud asociados a la degradación ambiental ascienden a \$20,7 billones. Para el caso particular de Cali, Según el Diagnóstico Nacional Ambiental (2017) del Ministerio de Medio Ambiente de Colombia, la relación entre enfermedades pulmonares como asma, bronquitis e IRA, y la concentración de PM<sub>10</sub> en el medio ambiente **proveniente de fuentes móviles contaminantes**, es significativa según estimaciones matemáticas<sup>4</sup> y se distribuye geográficamente en la ciudad de la siguiente manera:

- Se encontró una prevalencia de enfermedad del 25%. La variable que más influye en los resultados, es el promedio de PM<sub>10</sub> que fue de 62 µg/m, el cual tiene como origen el transporte público y la zona industrial.
- En el sector de la Base Aérea de Cali se encontró una prevalencia de enfermedad del 18%. El promedio de PM<sub>10</sub> reportado fue de 46 µg/m<sup>3</sup>.
- En el sector de la Calle 15 de Cali se tiene una prevalencia de enfermedad alrededor del 20%. El promedio de PM<sub>10</sub> fue de 48 µg/m<sup>3</sup>.

---

<sup>4</sup> De la Pava E, Salguero B, & Fernández O. Modelación matemática de la relación PM<sub>10</sub>-enfermedades pulmonares en la Ciudad de Cali. Scientia et Technica; 2008; 38:347-352.





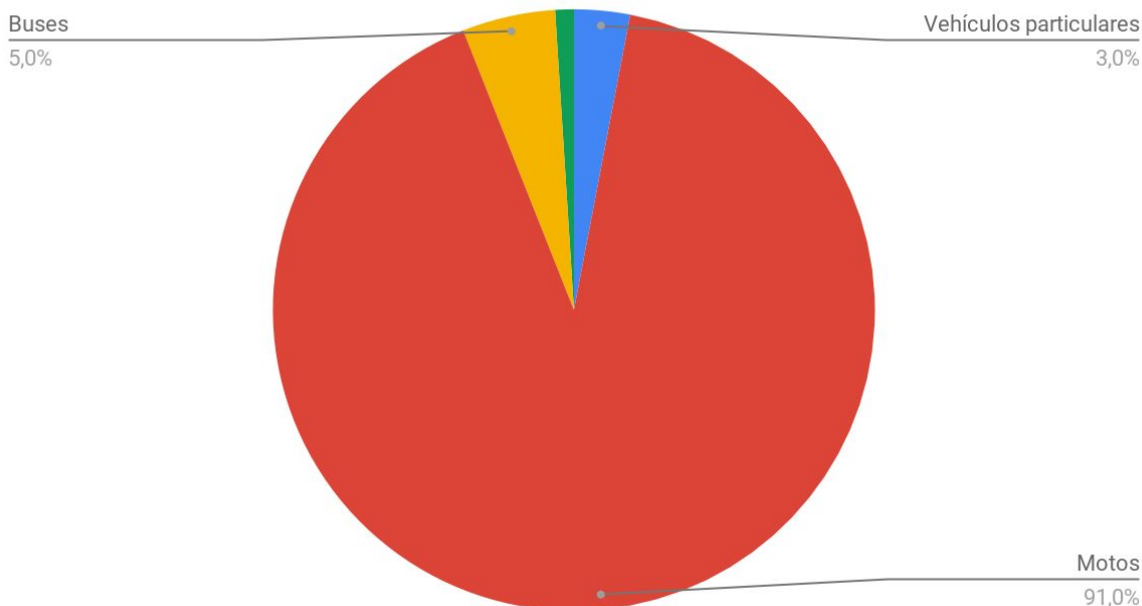
## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

- En el sector de la Escuela República de Argentina de Cali se encontró una prevalencia de enfermedad por debajo del 18%. El promedio de PM10 fue de 48  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- En el sector del polideportivo del barrio El Diamante la prevalencia de la enfermedad se encuentra por debajo del 20%. El promedio de PM10 fue de 55  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  y proviene del transporte público.
- En el sector de Hospital Universitario del Valle la prevalencia de la enfermedad oscila alrededor del 16%. El promedio de PM10 fue de 42  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- En el sector de la Universidad del Valle la prevalencia está por debajo del 13%. El promedio de PM10 fue de 28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- El sector Club CVC Pance presenta una prevalencia alrededor del 11%. El promedio de PM10 fue de 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Es importante recordar, que las PM son un indicador representativo común de la contaminación del aire y afectan a la salud humana más que cualquier otro componente de la contaminación atmosférica; sus principales componentes son los sulfatos, los nitratos, el amoníaco, el cloruro de sodio, el hollín, los polvos minerales y el agua. Las partículas con un diámetro de 10 micrones o menos ( $\leq \text{PM}_{10}$ ) pueden penetrar y alojarse profundamente dentro de los pulmones (Organización Mundial de la Salud, 2018)

En el balance de las emisiones contaminantes por fuentes móviles, del Informe final del proyecto *Fortalecimiento tecnológico de la red de monitoreo de calidad del aire y evaluación de la contaminación atmosférica de la ciudad de Santiago de Cali (2012)* se encontró la siguiente distribución de emisiones toneladas/año de PM en la ciudad por fuentes móviles:

### Emisiones contaminantes de PM por fuentes móviles en Cali



Fuente: elaboración propia con datos del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, Alcaldía de Cali (2012)

Ante este panorama, se reafirma la necesidad de avanzar hacia la construcción de un modelo de ciudad resiliente y segura para salud urbana, donde la apuesta primordial sea invertir la pirámide de los modos de transporte en favor de las alternativas no motorizadas de movilidad activa, como la bicicleta. Como vehículo de tracción humana que no genera emisiones de contaminantes atmosféricos, promover el uso de la bicicleta y construir una ciudad ciclo-inclusiva, contribuye directamente en la reducción y mitigación de los impactos a la salud humana explicados anteriormente.

Por otra parte, los efectos de usar bicicleta en la salud urbana están centrados no sólo en el impacto positivo de los medios no motorizados y de movilidad activa para reducir el impacto de la carga de la enfermedad asociada a la contaminación ambiental, sino también en los beneficios que este medio de transporte genera en otras dimensiones de la salud humana de sus usuarios:



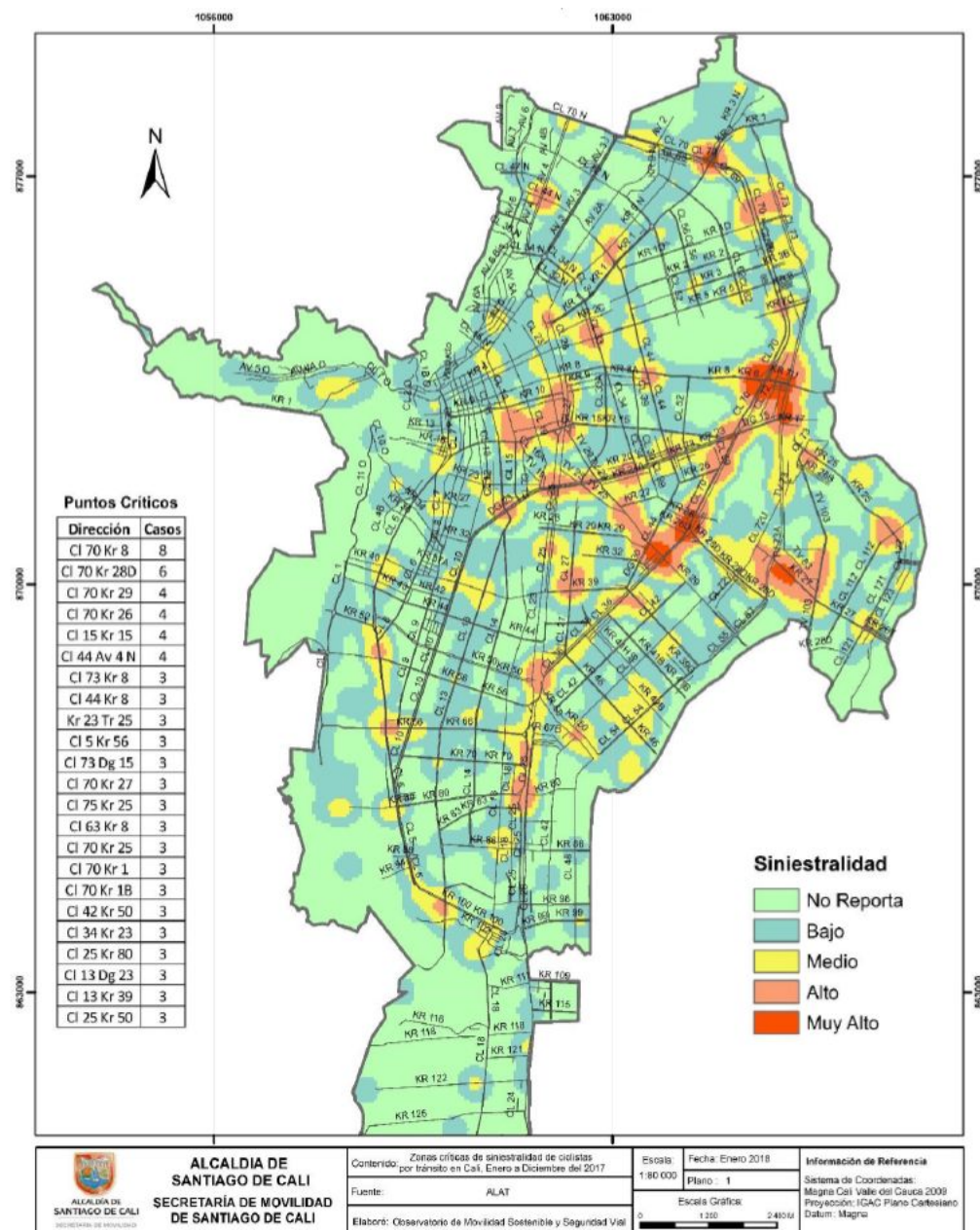
## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

- El uso de la bicicleta mejora las condiciones cardiovasculares de sus usuarios y reduce los riesgos de enfermedades asociadas; en razón de la energía consumida por una persona al montar en bicicleta. (World Health Organization, 2018)
- La bicicleta mejora la salud de los usuarios al hacer mayor actividad física cotidiana. Por ejemplo, se encontró que Estados Unidos podría reducir su gasto de 117 billones de dólares en reducción de obesidad al promocionar la bicicleta (Higgins, 2005)
- La bicicleta facilita la convivencia y la socialización en el espacio público (Gehl, 2010)

Finalmente, es necesario resaltar que la construcción de ciclo-infraestructura vial funcional, bajo parámetros de seguridad, es una deuda pendiente para la protección de la vida de los ciclistas, ya que los siniestros relacionados con este medio de transporte reportan un panorama desalentador para la ciudad, como lo muestra el siguiente mapa:



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI



Fuente: Observatorio de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, Alcaldía de Cali (2018)

Ante este panorama, la creación y adaptación de cicloestacionamientos tiene un impacto positivo en la seguridad para la protección de la vida y la integridad de los ciclista, por dos razones primordiales; en primer lugar, los cicloestacionamientos asociados a otros medios de transporte, aumentan y fomentan la movilidad

ISO 9001:2015  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° C018.03305





## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

intermodal, lo que disminuye el trayecto de los ciclistas en las condiciones de deterioro y déficit en que se encuentra actualmente.

En segundo lugar, la inversión en servicios asociados a la ciclo-infraestructura funcional, como lo son los ciclo-estacionamientos, busca disminuir las barreras físicas y estructurales que impiden que las personas hagan uso masivo y mayoritario de los medios no motorizados de transporte para sus trayectos diarios y cotidianos.

La experiencia internacional, muestra que la exposición al riesgo es inversamente proporcional al número de ciclistas en las vías, en lo que se conoce en terminología anglosajona como “safety in numbers” (Jacobsen & Rutter, 2012; Jacobsen, 2003) y que se podría traducir por “el número de seguridad”. Este estudio, muestra que en los países en los que se emplea más la bicicleta, son menores las tasas de exposición al riesgo debido a que la presencia de mayor número de personas pedaleando, establece una visibilidad más elevada de la bicicleta y un mayor respeto hacia ella por parte de las que conducen vehículos motorizados.

#### IV. MARCO NORMATIVO

La obligatoriedad de implementar lugares para estacionar bicicletas de manera segura y cómoda en diferentes edificaciones y equipamientos de la ciudad (de carácter público y privado) es parte de la regulación de movilidad o transporte, y está integrada a la legislación urbanística. El momento para la aprobación de este Proyecto de Acuerdo es de gran oportunidad, tanto en el plano de las políticas públicas, como en el normativo. A continuación, se presenta un balance del marco que sustenta a nivel jurídico el presente proyecto de acuerdo:

NORMATIVIDAD	RELACIÓN CON EL PROYECTO DE ACUERDO
<b>Constitución Política de Colombia, República de Colombia.</b>	<b>Artículo 58.</b> Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad



# CONCEJO

SANTIAGO DE CALI

	<p>pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.</p> <p>La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.</p> <p><b>Artículo 79.</b> 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.</p> <p><b>Artículo 80.</b> El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.</p> <p><b>Artículo 82.</b> 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.</p>
<b>Ley 388 de 1997, República de Colombia.</b>	Ley en la cual se establece como parte del principio de la función ecológica y social de la propiedad, que los elementos que constituyen el espacio urbano deben responder a las necesidades públicas de su entorno.
<b>Decreto 1504 de 1998, República de Colombia.</b>	Refiere al espacio público, y dentro de él incluye los sistemas de circulación peatonal y vehicular,







**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

	constituidas como “ciclopistas, ciclovías y estacionamiento para bicicletas”
<b>Ley 675 de 2001, República de Colombia.</b>	<p>“Por medio de la cual se expide el régimen de propiedad horizontal.” la cual en su artículo 70 faculta a los municipios para reglamentar las disposiciones sobre ciclo-estacionamiento en propiedad horizontal:</p> <p>Artículo 70 "Las normas municipales de urbanismo y construcción establecerán exigencias mínimas de celdas de parqueo por cada propiedad para los moradores y visitantes de las unidades inmobiliarias cerradas; así como espacios de maniobra de vehículos y los necesarios para las operaciones de cargue y descargue para el comercio y la industria"</p> <p>Lo anterior armonizado con el numeral 7 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia.</p>
<b>Ley 1083 de 2006, República de Colombia.</b>	<p>“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”</p> <p><b>Artículo 1,</b> “Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.</p> <p>En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.”</p>





**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

<b>Ley 1811 de 2016, República de Colombia.</b>	<p>“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”</p> <p><b>Artículo 6.</b> “Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas”</p>
<b>Decreto Municipal No. 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019, Santiago de Cali.</b>	<p>“Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones”. Esto con el fin de dotar a la ciudad de un mejor instrumento de soporte a la toma de decisiones en materia de movilidad.</p> <p>En su artículo 8, el Decreto Municipal establece las directrices generales de movilidad sostenible en Santiago de Cali son los siguientes: La prioridad de los modos de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías; y el cumplimiento de los vigentes tratados internacionales de cambio climático en lo que respecta a la movilidad.</p> <p>En su artículo 27 sobre la red de cicloinfraestructura para el estacionamiento, el cual establece las disposiciones para regular la red básica de ciclo-estacionamientos estándar y ciclo-parqueaderos</p>





CONCEJO  
SANTIAGO DE CALI

	<p>intermodales, comprende la infraestructura requerida para el estacionamiento de bicicletas en los principales puntos atractores de viajes de la ciudad.</p>
<p><b>Acuerdo Municipal N° 0373 de 2014, Santiago de Cali.</b></p>	<p>"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA REVISIÓN ORDINARIA DE CONTENIDO DE LARGO PLAZO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI" bajo los siguientes artículos de especial interés:</p> <p><b>“Artículo 205: Subsistema de transporte en bicicleta</b> Parágrafo 4. Todos los estacionamientos públicos y de centros comerciales proveerán un espacio de estacionamiento de bicicletas por cada ocho espacios disponibles para automóviles.</p> <p><b>Artículo 219. Requerimientos de Espacio para Estacionamiento de Automóviles en Inmuebles Residenciales Nuevos.</b> Los requerimientos de estacionamiento para nuevos desarrollos residenciales se regirán por las siguientes normas:</p> <p>6. Por cada cinco (5) espacios de estacionamiento vehicular se deberá proveer un sitio de estacionamiento para bicicletas y uno para motos. Se exceptúa la exigencia de estacionamientos para motocicletas en los proyectos No VIS</p> <p><b>Artículo 220. Requerimiento de Espacio para Estacionamiento en Inmuebles Nuevos de uso industrial, comercial, educativo y recreacional.</b> Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente capítulo.</p>

ISO 9001:2015  
BUREAU VERITAS  
Certification

N° C018.03305





**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

	<p><b>Parágrafo 7.</b> En todos los casos identificados en el presente artículo, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m2)</p> <p><b>Artículo 221. Requerimientos de Estacionamientos Públicos.</b> Los estacionamientos públicos deberán destinar y acondicionar un espacio para bicicletas por cada espacio de estacionamiento para automóviles.</p> <p><b>Artículo 223.</b> Fondo de promoción de la movilidad sostenible: Créase el fondo para la promoción de la movilidad sostenible, alimentado con los recursos del pago de construcción de estacionamientos adicionales, establecido en el Artículo 219 del presente Acto. Este fondo se destinará a la construcción y mantenimiento de ciclo-rutas y redes peatonales, así como otros componentes de los subsistemas no motorizados, y al desarrollo de parqueaderos públicos.”</p>
<b>Objetivos de Desarrollo Sostenible - Agenda 2030.</b>	Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en su numeral 11, hacen referencia a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Atentamente,

Firma autorizada  
Para D. H. Hurtado  
Hurtado

**TERRY HURTADO GÓMEZ**  
Concejal 2020 - 2023

**PROYECTO DE ACUERDO NO. \_\_\_\_\_ DE 2020**

**“POR EL CUAL SE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD PARA LA  
DISPOSICIÓN DE CICLOESTACIONAMIENTOS EN EL DISTRITO DE CALI Y SE  
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONCEJO DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI,**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las contempladas en el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, por la Ley 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012 y la Ley 1981 de 2019.

**ACUERDA**

**ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO**

Contribuir a la democratización del espacio público, en particular facilitando el uso de la bicicleta al Incrementar la disposición de espacios exclusivos para cicloestacionamientos, como medida pertinente para suplir el déficit de infraestructura disponible para los ciclistas, y para la promoción del uso de la bicicleta como medio principal de transporte.

La iniciativa dispone la obligatoriedad para la disposición de cicloestacionamientos en los equipamientos colectivos de carácter público, privado y en propiedad horizontal del Distrito de Santiago de Cali. Adicionalmente dispone que la administración distrital de la ciudad adelante un programa permanente de pedagogía ciudadana para dar a conocer las disposiciones referentes a la dotación de cicloestacionamientos en el Distrito.

**ARTÍCULO SEGUNDO. DEFINICIONES**

**Estacionamiento fuera de vía pública:** Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que desarrollen o complementen por los concejos distritales o



## CONCEJO SANTIAGO DE CALI

municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

**Estacionamientos a nivel de superficie:** Corresponde al primer piso construido de una edificación, destinado al estacionamiento de vehículos, y a las áreas libres no edificadas y destinadas a estacionamiento de vehículo en centros comerciales, grandes superficies comerciales, bienes de interés cultural, equipamientos, y estacionamientos de visitantes en conjuntos residenciales.

**Estacionamiento en altura:** corresponde a los niveles de construcción o pisos de una edificación, localizados por encima del nivel del terreno, destinados al estacionamiento de vehículos.

**Estacionamientos subterráneo:** corresponde a los niveles de construcción o pisos subterráneos de una edificación destinados al estacionamiento de vehículos en sótanos, semisótanos y bajo plazas y plazoletas.

**Estacionamiento mixto:** edificación que destina niveles de construcción o pisos a estacionamiento en altura y estacionamiento subterráneo de manera conjunta.

**Estacionamiento de disuasión:** estacionamiento concebido para permitir el acceso al transporte público de conductores que acceden a la estación o parada y evitar que accedan a un determinado lugar (centro urbano) en su vehículo.

**Seguridad:** la posibilidad de asegurar el marco y la rueda delantera con la estructura del estacionamiento es una condición básica para la prevención ante robos o actos de vandalismo.

**Estabilidad:** el diseño del estacionamiento debe permitir sujetar bien la bicicleta, incluso cuando integre portaequipaje o una silla de un niño(a).

**Protección climática:** la exposición al agua y al sol deteriora las bicicletas por lo que este criterio resulta ser muy importante para estacionamientos de larga duración.



CONCEJO  
SANTIAGO DE CALI

**Comodidad:** los estacionamientos deben tener una configuración que facilite las operaciones de asegurar y soltar la bicicleta de una forma cómoda, rápida y sin riesgo de deterioro de la misma.

**Estética:** el diseño de los estacionamientos debe ser adecuado al entorno urbano o arquitectónico en el que se insertan, minimizando el espacio ocupado y procurando no producir intrusión visual.

**Versatilidad:** para estacionamientos que previsiblemente tengan periodos de escasa utilización es conveniente aplicar diseños versátiles, que permitan el estacionamiento de otros vehículos de dos ruedas o que sirvan de apoyo a otras actividades peatonales. De la misma manera, el mobiliario urbano puede servir adicionalmente como estacionamiento si se diseña adecuadamente.

**Señalización:** la señalización debe incluir información sobre la ubicación de un estacionamiento (y la distancia a la que se encuentra), el tipo de estacionamiento, qué servicios tiene, cuál es su precio y si es necesario llevar candado propio.

### **ARTÍCULO TERCERO° Ciclo-estacionamientos integrados al Sistema Integrado de Transporte Público**

En las infraestructuras del Sistema Integrado de Transporte Público, previa identificación de las zonas estratégicas priorizadas para la instalación y ubicación, de acuerdo con los requisitos disponibles para ello, se deberán disponer estacionamientos para bicicletas adecuados, gratuitos y ajustados a la normatividad vigente, que faciliten la integración intermodal del transporte en la ciudad.

**Parágrafo primero.** la instalación de los ciclo-estacionamientos se realizará bajo parámetros de seguridad, estabilidad, protección climática, estética, versatilidad y señalización, siguiendo las definiciones presentadas en el presente Acuerdo.

**Parágrafo segundo.** La Administración Distrital garantizará la apertura de canales de participación ciudadana para la definición de las zonas estratégicas priorizadas para la instalación y ubicación de los ciclo-estacionamientos integrados al Sistema de Integrado de Transporte Público que faciliten la integración intermodal del transporte en la ciudad.

**ARTÍCULO CUARTO° Ciclo-estacionamientos en equipamientos colectivos públicos y privados.**

En los equipamientos colectivos públicos y privados del Distrito de Cali se deberán instalar ciclo-estacionamientos estableciendo esquemas de parqueaderos para bicicletas adecuados, seguros y ajustados a la normatividad vigente, en las modalidades: Estacionamiento fuera de vía pública, Estacionamiento a nivel de superficie, Estacionamiento con altura, Estacionamiento subterráneo, Estacionamiento mixto y Estacionamiento de disuasión.

**Parágrafo primero:** el espacio habilitado para los ciclo-estacionamientos tendrá como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga el equipamiento colectivo público o privado. En caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores, se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

**Parágrafo segundo:** la tasificación del espacio habilitado para ciclo-estacionamientos deberá ser gratuita.

**Parágrafo tercero:** la instalación de los ciclo-estacionamientos se realizará bajo parámetros de seguridad, estabilidad, protección climática, estética, versatilidad y señalización, siguiendo las definiciones presentadas en el presente Acuerdo.

**ARTÍCULO QUINTO. Ciclo-estacionamientos en espacios privados residenciales.**

Toda nueva edificación residencial de propiedad horizontal deberá contar con espacios de estacionamiento de bicicletas adecuados, seguros y ajustados a la normatividad vigente.

**Parágrafo primero.** Por cada cinco (5) espacios de estacionamiento vehicular se deberá proveer un sitio de estacionamiento para bicicletas. En caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores, se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.





**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

**Parágrafo segundo.** para las edificaciones residenciales de propiedad horizontal que cuenten con espacio de estacionamiento destinado al uso de no residentes de la edificación, se deberá contar con un mínimo del 30% de los cupos destinados para vehículos automotores. En caso de ser inferior a 10 estacionamientos, se deberá garantizar un mínimo de 4 cupos para bicicletas.

**Parágrafo tercero.** las dimensiones de los ciclo-estacionamientos serán reglamentadas por el Departamento Administrativo de Planeación, los cuales se localizan dentro del área privada garantizando condiciones de seguridad.

**Parágrafo cuarto:** En proyectos de rehabilitación o reforma de un edificio residencial de propiedad horizontal, debe tenerse en cuenta el criterio anterior y, en su caso, exponer razonadamente los motivos por los que no es posible atender dichos requerimientos.

**Parágrafo quinto:** la instalación de los ciclo-estacionamientos se realizará bajo parámetros de seguridad, estabilidad, protección climática, estética, versatilidad y señalización, siguiendo las definiciones presentadas en el presente Acuerdo.

## **ARTÍCULO SEXTO. Ciclo-estacionamientos en Inmuebles nuevos de uso industrial, comercial, educativo y recreacional**

En los Inmuebles Nuevos de uso industrial, comercial, educativo y recreacional de construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, se deberán habilitar espacios para estacionar la bicicleta adecuados, seguros y ajustados a la normatividad vigente.

**Parágrafo primero.** se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m<sup>2</sup>). En caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores, se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

**Parágrafo segundo:** la tasificación del espacio habilitado para ciclo-estacionamientos deberá ser gratuita.

**Parágrafo tercero:** la instalación de los ciclo-estacionamientos se realizará bajo parámetros de seguridad, estabilidad, protección climática, estética, versatilidad y señalización, siguiendo las definiciones presentadas en el presente Acuerdo.

#### **ARTÍCULO SÉPTIMO. REQUERIMIENTOS DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS**

Los estacionamientos públicos deberán destinar y acondicionar un espacio para bicicletas por cada espacio de estacionamiento para automóviles.

**Parágrafo primero:** la tasificación del espacio habilitado para ciclo-estacionamientos deberá ser gratuita.

**Parágrafo segundo:** la instalación de los ciclo-estacionamientos se realizará bajo parámetros de seguridad, estabilidad, protección climática, estética, versatilidad y señalización, siguiendo las definiciones presentadas en el presente Acuerdo.

#### **ARTÍCULO OCTAVO. REGLAMENTACIÓN INSTITUCIONAL**

En un plazo no mayor a un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, El Departamento Administrativo de Planeación Municipal, reglamentará las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.

**PARÁGRAFO PRIMERO** La Administración Distrital garantizará la apertura de canales de participación ciudadana para la definición de las zonas estratégicas priorizadas para la instalación y ubicación de los ciclo-estacionamientos ubicados en equipamientos colectivos públicos y privados de la ciudad.

**PARÁGRAFO SEGUNDO** La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de las organizaciones sociales probicis de la ciudad, en la planeación, diseño y ejecución de los proyectos orientados a reglamentar las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

**ARTÍCULO NOVENO. VIGENCIA Y DEROGATORIAS** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Boletín Oficial de Santiago de Cali y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Santiago de Cali, a los (    ) días del mes de                      del año dos mil veinte (2020)

AUDRY MARÍA TORO ECHAVARRÍA  
PRESIDENTE

HEBERT LOBATÓN CURREA  
SECRETARIO GENERAL

