

Proyecto de Ley _____ de 2015 Cámara

Por medio del cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional

Exposición de motivos

1. Objetivo

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

2. Justificación

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

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

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

REGIONES Y ÁREAS		BICICLETA	
		TOTAL	%
TOTAL NACIONAL	TOTAL	4.144.472	31,7
	CABECERA	3.494.490	34,3
	RESTO	649.983	22,6
ATLÁNTICA	TOTAL	789.082	31,7
	CABECERA	617.522	33,8
	RESTO	171.560	25,9
ORIENTAL	TOTAL	620.886	26,5
	CABECERA	473.645	28,7
	RESTO	147.241	21,2
CENTRAL	TOTAL	518.210	32,7

¹ Referencia Mexicana

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

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida, 2012. DANE

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

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

REGIONES Y ÁREAS		CARRO PARTICULAR	
		TOTAL	%
TOTAL NACIONAL	TOTAL	1.792.345	13,7
	CABECERA	1.678.279	16,5
	RESTO	114.066	4,0
ATLÁNTICA	TOTAL	184.758	7,4
	CABECERA	167.918	9,2
	RESTO	16.840	2,5
ORIENTAL	TOTAL	328.431	14,0
	CABECERA	288.751	17,5
	RESTO	39.680	5,7

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

Fuente: Encuesta de Calidad de Vida, 2012. DANE

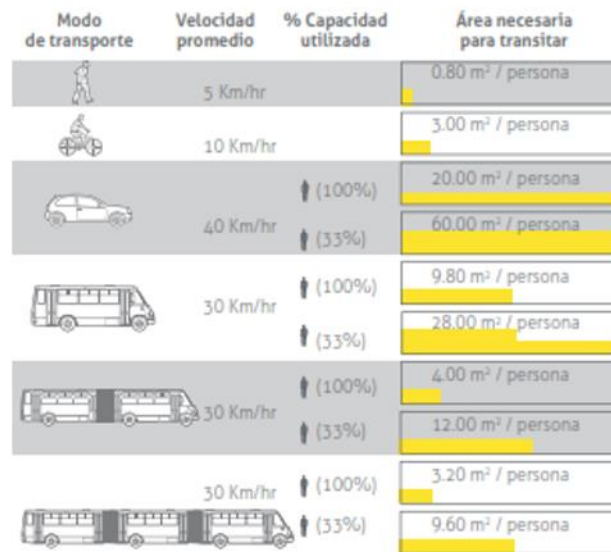
De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana 2014 del programa Bogotá Cómo Vamos, en Bogotá solo el 6% de los bogotanos usó como medio principal de transporte la bicicleta, un porcentaje similar, 8% usó vehículo particular para desplazarse por la ciudad. A pesar de que la tenencia de bicicleta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

La bicicleta es un modo de transporte rápido y competitivo para hacer viajes urbanos, la velocidad promedio de las bicicletas ronda los 16,4 kilómetros por hora².

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

² ITDP (2011), La movilidad como política pública, México, Arre.

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



Fuente: ITDP, 2011

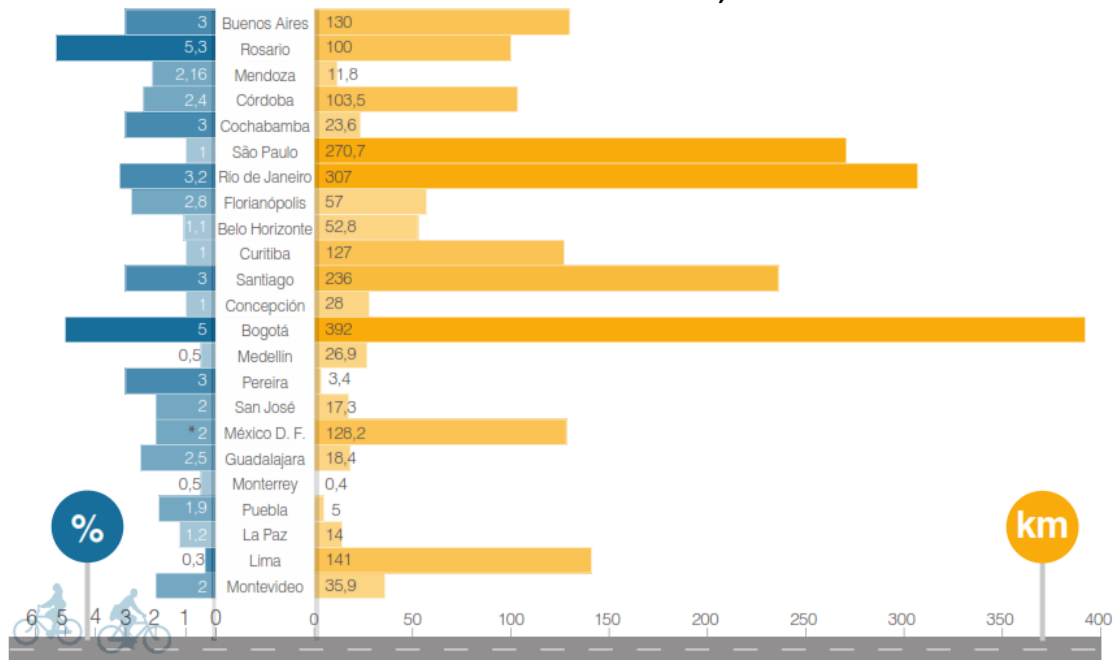
En ese sentido, la bicicleta es un modo de transporte equitativo que puede redistribuir mejor el espacio público entre los ciudadanos, tal como lo hace el transporte público de alta capacidad. Desafortunadamente, Colombia no cuenta con un registro de vías exclusivas para bicicletas tales como ciclorrutas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

De acuerdo con información suministrada por el Banco Interamericano de Desarrollo BID, en el libro Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe y con información con corte al 2014, Bogotá reportó 392 kilómetros de infraestructura exclusiva para bicicletas, la ciudad con la red más extensa de América Latina, Medellín reportó 26,9 kilómetros y Pereira reportó 3,9 kilómetros. Por su parte, Bogotá indicó que el 5% de los viajes de la ciudad se hacen en bicicleta mientras que en Medellín hubo 0,5% de los viajes y Pereira el 3% de los viajes de la ciudad⁴.

³ Red Colombiana de Ciudades Cómo Vamos (2015), "Boletín No. 6: Informe de Calidad de Vida comparado en 14 ciudades, 2013". Bogotá.

⁴ Banco Interamericano de Desarrollo (2015), Cicloinclusión en América Latina y el Caribe, guía para impulsar el uso de la bicicleta, Washington.

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



Fuente: BID, 2014

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

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

Beneficio				
Ambiental	Económico	Movilidad	Social	Salud
Es un medio de transporte no contaminante	Bajo costo del vehículo	Reducción de congestión vehicular	Socialmente equitativo	Mejora la condición física y mental, a través de la actividad física
Genera bajos niveles de ruido	Bajo costo de mantenimiento	Reducción en los tiempos de viaje, optimizando la movilidad	Accesible a la mayoría de la población	Reduce la obesidad
No hay consumo de combustibles fósiles	Baja inversión en infraestructura pública	Alimentador de medios de transporte públicos	Síntoma de progreso y calidad de vida	Mejora la respiración a largo plazo si se toman medidas complementarias en la ciudad.
No produce contaminación atmosférica	Disminución en el costo del viaje	Autonomía y comodidad	Aporta a la convivencia	Combate el sedentarismo
Ocupa menos espacio que los carros	Reduce los gastos familiares	Contribuye a la movilidad urbana		

Beneficio				
Ambiental	Económico	Movilidad	Social	Salud
Revitaliza el entorno urbano	Distribuye mejor el ingreso familiar	Facilita la intermodalidad		

Fuente: Proyecto de acuerdo 068 de 2015, con información de Secretaría Distrital de Movilidad
Elaboración: Unidad de Apoyo Normativo, concejala María Fernanda Rojas

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

En términos económicos, el uso de la bicicleta ha reportado ahorros tanto para las ciudades como para los usuarios. En promedio en Bogotá, un kilómetro-carril de vía cuesta en reconstrucción concreto \$2.485.614.000 y en flexible \$1.785.150.000 mientras que un kilómetro de bicarril cuesta en construcción \$115.000.000⁵. Por otro lado, a pesar de que no hay cálculos para Colombia, de acuerdo con la Liga Americana de Bicicletas, Sierra Club y el Consejo Nacional de La Raza, en Estados Unidos el costo anual de andar en bicicleta es de US\$308 frente a US\$8.220 que vale andar en automóvil (ambos en recorridos de 4 millas en promedio)⁶.

El uso de la bicicleta ha crecido en Colombia, principalmente, en las áreas urbanas. De acuerdo con la concejala de Bogotá María Fernanda Rojas, con información de la Encuesta de Movilidad y la Secretaría Distrital de Movilidad, el incremento del uso de la bicicleta como medio principal de transporte ha sido del 63,8%, pasando de 281.424 viajes en 2005 a 441.135 viajes en 2011 (con datos de la Encuesta de Movilidad)⁷.

También, se ha comprobado que el impacto de usar la bicicleta como modo principal de transporte brinda a la población una oportunidad de vida más larga, un ciudadano que comienza a usar la bicicleta puede perder hasta 5 kilogramos en el primer año de uso sin hacer cambios en sus hábitos alimenticios⁸. Además, 30 minutos de transporte activo (peatonal o en bicicleta) satisface el 70% del requerimiento diario de físico recomendado por la Organización Mundial de la Salud⁹.

Es más, el uso de la bicicleta tiene un mayor impacto en el consumo de calorías, pues “cuando se compara la energía consumida en el movimiento en función del peso de diversos animales y máquinas, resulta que una persona caminando es bastante eficiente (consume alrededor de 0,75 calorías por gramo y kilómetro), pero no lo es tanto como un caballo, un salmón o un avión. Con la ayuda de una bicicleta, sin embargo, el consumo se reduce a la quinta parte (aproximadamente 0,15

⁵ Información suministrada extraoficialmente por el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá.

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

⁷ María Fernanda Rojas (2014) “Proyecto de acuerdo No. 068 de 2015 por medio del cual se otorgan incentivos para promover el transporte en bicicleta”, Bogotá (en prensa).

⁸ Basset et al. (2008) Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. Journal of Physical Activity [en] Movilidad en bicicleta como política pública, 2008.

⁹ Sallis et al. (2006) An ecological approach to creating active living communities [en] Movilidad en bicicleta como política pública, 2008.

calorías por gramo y por kilómetro). Por consiguiente, además de incrementar la velocidad del peatón por un factor de tres o cuatro, el ciclista mejora su eficacia hasta situarse en cabeza entre las criaturas móviles y las máquinas. Con esas cifras la energía consumida por una persona de 70 kg de peso es de 52,5 calorías por kilómetro si va andando y de 12,5 kilocalorías/km si monta en una bicicleta de 12 kilogramos de peso”.¹⁰

3. Antecedentes normativos

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

- **Constitución Política de Colombia**

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

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

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

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

- **Ley 105 de 1993,** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”

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

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”.

¹⁰ Federación Vizcaína del Ciclismo, (2014), “Ventajas del uso de la bicicleta” [en línea] disponible en http://www.febici.org/upload/docs/documentacion/Beneficios_de_la_bicicleta.pdf Recuperado: 16 de febrero de 2015

4. Referentes internacionales

Los incentivos para el uso de la bicicleta no son una idea novedosa. El ejemplo más famoso es el de **Francia** donde se han implementado exenciones fiscales “para las empresas que fomenten su uso entre sus empleados. De esta manera, los trabajadores que van al trabajo en bicicleta recibirían 0,21€/km/día hasta un límite de 15 km diarios.”¹¹ Equivale a 3,15€/día, 94,5€/mes. La iniciativa busca que en 2020 entre el 10% y el 12% de los viajes al trabajo se hagan en bicicleta, frente al 3% actual.

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

En 2010, los incentivos por desplazamiento abonados en Bélgica por el uso de la bicicleta para ir al trabajo llegaron a un total de 43,4 millones de euros. Además se recorrieron un total de 206.702.516 kilómetros, y participaron un total de 270.728 beneficiarios. Basándose en esto, el incentivo medio fue de 160,3€ al año por empleado participante, una quinta parte del beneficio máximo. En promedio, cada beneficiario pedaleó 763,3 kilómetros por año. Usando estos cálculos el incentivo medio fue 0,76€ por día (160,3€ / 211 días).¹²

En **Holanda**, existe un incentivo similar, que anima a las empresas a abonar dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta por un valor de hasta 0,15€/día. En **Gran Bretaña**, los empresarios que lo deseen, abonan dietas libres de impuesto por desplazamientos diarios al trabajo en bicicleta de hasta 0,20€ por milla recorrida al día.¹³

5. Enfoques de la promoción

Este proyecto de ley incluye cinco enfoques a la promoción: integración con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP y Sistemas Integrados de Transporte Regional SITR; descanso remunerado para empleados públicos que vayan a trabajar en bicicleta; deducción de impuestos para la compra de bicicletas y equipos de seguridad; inclusión de la bicicleta dentro de los kits de dotación escolar.

5.1. Integración con los sistemas de transporte

Actualmente se encuentran en funcionamiento en Colombia Sistemas Integrados de Transporte Masivo en Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, Barranquilla y Cartagena (no ha entrado en operación); además han sido puesto en operación Sistemas Estratégicos de Transporte Público en Armenia, Manizales, Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar. Lo que

¹¹ Beatriz, (2013), Nuevas medidas en Francia para motivar el uso de la bici [en línea] disponible en: <http://www.ciudadano00.es/2013/02/25/nuevas-medidas-en-francia-para-motivar-el-uso-de-la-bici/>

Recuperado: 16 de febrero de 2015

¹² Ídem.

¹³ Ídem.

pretende el actual proyecto de ley es garantizar la infraestructura y los incentivos adecuados para que los SITM y SETP busquen la intermodalidad de los usuarios.

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

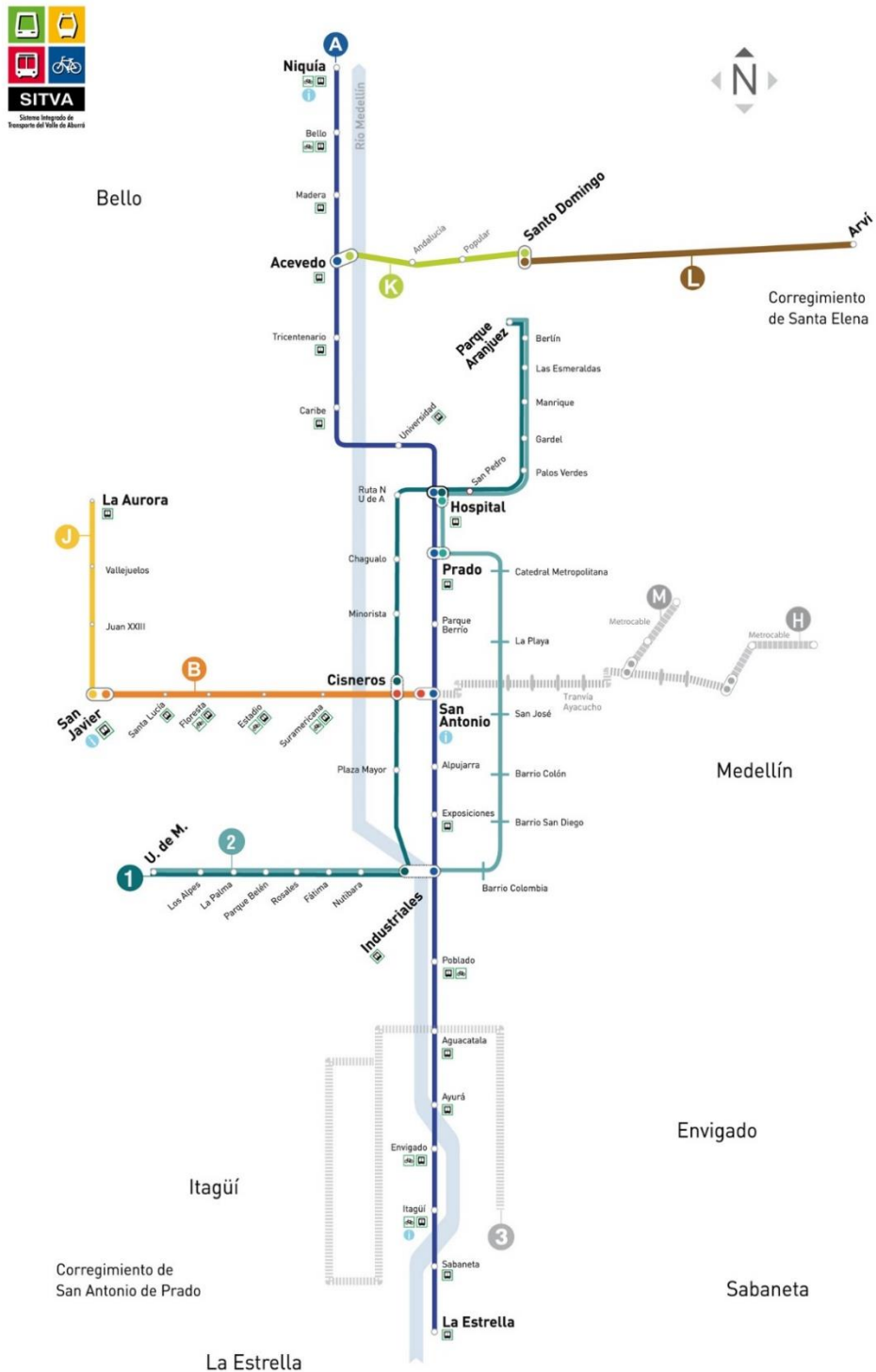
Gráfica No. 3 Biciparqueaderos de Transmilenio, 2015



Fuente: Transmilenio S.A., 2015

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

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



Fuente: Metro de Medellín, 2015

Actualmente, todos los SITM y SETP cuentan con recaudos unificados y control de flota que permiten focalizar incentivos a personas que usan la bicicleta. Cualquier usuario podría validar guardar la bicicleta en los parqueaderos cercanos a estaciones o paraderos de buses antes de ingresar al

sistema y contabilizar hasta 30 repeticiones de este ejercicio, lo que daría al usuario un pasaje gratis que sería abonado a la tarjeta de pago del sistema.

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

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

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

Fuente: María Fernanda Rojas y elaboración propia

5.2. Medios días libres para funcionarios públicos

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

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

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

5.3. Exención de impuesto para la compra de bicicletas y equipos de seguridad

Actualmente, las bicicletas y los equipos de seguridad pagan 16% de impuesto de valor agregado, la propuesta es reducir los costos de venta para hacer más atractiva su compra en todos los segmentos de la población. En promedio, una bicicleta cuesta en Bogotá \$500.000 con impuesto incluido, esto quiere decir que la reducción del valor alcanzaría \$80.000 y la bicicleta pasaría a costar \$420.000.

El equipo de seguridad por su parte se cotiza en internet por \$200.000 en un kit que incluye rodilleras, coderas, chaleco reflector, protector de bota reflectivo y casco. La reducción del impuesto implicaría una reducción de \$32.000. En total, los usuarios que paguen \$700.000 por una bicicleta con kit de seguridad tendría una reducción de \$112.000 y tendría que pagar \$588.000.

5.4. Inclusión de bicicleta en kits escolares

El Ministerio de Educación Nacional y algunas otras entidades entregan kits escolares para evitar la deserción de los colegios públicos con estudiantes de más bajos recursos o que fueron víctimas de desastres naturales. El kit escolar normalmente incluye morral y útiles tales como cuadernos, esferos, lápices, reglas, colores, entre otros. Además, el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones entrega computadores y tabletas a estudiantes de todo el país. En el programa de entrega de tabletas y computadores daban una cifra preliminar de 751.000 para el cuatrenio comprendido entre 2010 y 2014.

Para la entrega de bicicletas como parte de los kits escolares, el Ministerio de Educación Nacional establecerá los colegios que cuentan con población elegible para llegar en bicicleta, que tengan condiciones de seguridad para los viajes y que los estudiantes estén en distancias de entre 3 y 5 kilómetros.

Proyecto de Ley _____ de 2015 Cámara

Por medio del cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional

Artículo 1: Objeto de la ley: La presente ley tiene tres objetivos: incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicletas en el territorio nacional; avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor.

Artículo 2: Beneficiarios: Serán beneficiarios de los incentivos otorgados por el presente acuerdo los siguientes:

- a. **Ciudadanos:** Los usuarios de la bicicleta que validen su ingreso a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Regionales de Transporte Público en cicloparqueaderos asociados a los Portales u otras estaciones y/o en los puntos de encuentro asociados a dichos sistemas.
- b. **Biciusuarios:** Que al momento de la compra de bicicletas quedarán exentos de pagar el Impuesto de Valor Agregado.
- c. **Funcionarios públicos:** Los funcionarios públicos que viajen de casa al trabajo en bicicleta y registren, de acuerdo a las condiciones establecidas por la oficina de talento humano respectiva, 30 ingresos a los biciparqueaderos.
- d. **Estudiantes de colegios e instituciones educativas públicas:** Los estudiantes de colegios e instituciones educativas públicas que residan en distancias entre 3 y 5 kilómetros y que cuenten con condiciones de seguridad para realizar viajes entre el colegio y la casa y viceversa en bicicleta.

Artículo 3: Clases de incentivos: Los beneficiarios de los que trata el artículo anterior del presente acuerdo, podrán acceder a los siguientes incentivos de acuerdo a la condición a la que pertenezcan de la siguiente forma:

1. **Incentivo ciudadano:** Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Regionales de Transporte Público otorgarán hasta un (1) viaje mensual a los ciudadanos que validen treinta (30) veces su ingreso al respectivo sistema en cicloparqueaderos asociados a los portales u otras estaciones y/o en los puntos de encuentro asociados a los sistemas.
2. **Incentivo Laboral:** Los funcionarios públicos serán beneficiarios de medio día libre de jornada laboral remunerada por cada 30 validaciones, en las condiciones que establezca para tal fin la oficina de talento humano respectiva, en los biciparqueaderos de la entidad para la que trabajan.
3. **Incentivos Tributarios:** Los ciudadanos que estarán exentos de Impuesto de Valor Agregado para la compra de bicicleta y los accesorios de seguridad de las bicicletas.
4. **Incentivo educativo:** Dotación de bicicletas como parte de los kits educativos de los colegios e instituciones educativas públicos de todo el país.

Artículo 4: Requisito para ser beneficiarios: Para acceder a los incentivos otorgados por el presente acuerdo, se deberá cumplir con los siguientes requisitos de acuerdo a la condición de cada beneficiario, así:

1. Ciudadanos:

- a. Tener tarjeta de recaudo de cualquiera de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional.
- b. Ser usuario de la bicicleta y de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público o Sistemas Integrados de Transporte Regional en un mismo recorrido.
- c. Validar treinta (30) veces el ingreso a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en cicloparqueaderos asociados a los portales u otras estaciones y/o en los puntos de encuentro asociados a los sistemas.

2. Funcionarios públicos:

- a. Ser empleado de cualquier entidad del Estado.
- b. Usar la bicicleta como medio de transporte para llegar a la respectiva entidad del Estado de la que es empleado.
- c. Acreditar el cumplimiento de un (1) programa de transporte no motorizado, que deberá incluir al menos 30 ingresos mensuales en bicicleta.

3. Estudiantes públicos

- a. Ser estudiante de colegio e instituciones educativas públicas.
- b. Vivir entre 3 y 5 kilómetros del colegio.
- c. Ser elegible en el programa de kits escolares con bicicleta.

Artículo 5: Beneficio por uso intermodal del transporte público: todos los usuarios de los 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 el sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo: Los municipios y distritos pagarán el pasaje de incentivo con carga al respectivo presupuesto del nivel central.

Artículo 6: medio día libre remunerado para funcionarios públicos: los funcionarios públicos de todas las entidades del Estado podrán disfrutar de medio día libre cada vez que completen 30 validaciones de viajes de la casa al trabajo en bicicleta.

Parágrafo: los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán acceder al presente beneficio con arreglo a las especificaciones empresariales y a un Plan de Transporte en Bicicleta.

Artículo 7: Exención del Impuesto de Valor Agregado: exímase del Impuesto de Valor Agregado a todas las bicicletas y equipos de seguridad para biciusuarios en todo el territorio nacional.

Parágrafo: Los Ministerios de Transportes y Hacienda establecerán los artículos incluidos en el equipo de seguridad para biciusuarios y que serán objeto de la presente exención.

Artículo 8: Dotación de bicicletas como parte de los kits escolares: El Ministerio de Educación Nacional incluirá como parte de la dotación a estudiantes para evitar la deserción bicicletas.

Parágrafo: El Ministerio de Educación Nacional únicamente podrá incluir bicicletas como parte de la dotación escolar en zonas donde esté garantizada la seguridad de los estudiantes ciclistas y en donde los estudiantes residan en distancias entre 3 y 5 kilómetros del colegio y/o institución educativa pública.

Artículo 9: Reglamentación: Los Ministerios de Transportes, Hacienda y Educación tendrá plazo máximo de un (1) año para reglamentar la actual ley y exigir las adecuaciones tecnológicas que se requieran para su implementación.

Artículo 10: Vigencia: La presente ley rige a partir de su sanción y publicación.