



Decreto 402 de 2025 Ministerio de Transporte

Los datos publicados tienen propósitos exclusivamente informativos. El Departamento Administrativo de la Función Pública no se hace responsable de la vigencia de la presente norma. Nos encontramos en un proceso permanente de actualización de los contenidos.

DECRETO 402 DE 2025

(Abril 01)

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

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

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

CONSIDERANDO

Que el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia dispone que es fin esencial del Estado servir a la comunidad y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes de las personas.

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

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

Que el artículo 79 (ibíd.), señala que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo y que, es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Que la Carta Política en su artículo 209, señala que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones, debiendo las autoridades coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Que el artículo 5 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", señala que es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

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

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

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

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

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

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

Que la Ley 1811 de 2016 "Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito", tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional, incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y, mejorar la movilidad urbana.

Que los artículos 7 y 16 (ibíd.), establecen respectivamente, la generación de un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte, y la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, en línea con lo prescrito en la Ley 1503 de 2011, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

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

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

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

Que mediante la Ley 2294 de 2023, el Congreso de la República expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "*Colombia Potencia Mundial de la Vida*". Este Plan contempló dentro de sus ejes de transformación, la "*Transformación productiva, internacionalización y acción climática*", el cual busca la diversificación de las actividades productivas, y con ello, aprovechar el capital natural y profundizar en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con base en lo anterior, se espera que la productividad propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza, al tiempo que se da paso a una economía reindustrializada, con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales y en armonía con la naturaleza.

Que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, que hacen parte integral de la Ley 2294 de 2023, se encuentra dentro de los catalizadores para la materialización, la "*Transición energética justa, segura, confiable y eficiente*". Que dicha transición comprende dentro de sus estrategias el "*Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa*", con el fin de promover la eficiencia energética y la descarbonización del sector, avanzando de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

Que para la consolidación de la estrategia citada, se determinó la necesidad de implementar acciones para fortalecer una "*Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones*", según lo planteado en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa. Así, los viajes en bicicleta de forma individual, segura e inclusiva, permiten cumplir con los compromisos internacionales de lucha contra el cambio climático, como lo son las Acciones Nacionalmente Apropriadas de Mitigación (NAMAs por su sigla en inglés), la Movilidad Eléctrica (MOVE), el Desarrollo Orientado al Transporte (TOD por su sigla en inglés), además del Transporte Activo y Gestión de la Demanda (TAnDem), lineamientos de carácter internacional que permiten viabilizar su implementación.

Que en línea con lo anterior, el artículo 254 de la citada Ley, dispuso con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, la creación del PROGRAMA DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA (PFUB) en el territorio nacional, en cabeza del Ministerio de Salud y Protección Social y, el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias del Gobierno Nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil, para: aumentar la ciclo-infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones Público Privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas, fomentar tanto la producción nacional de partes y el ensamblaje de bicicletas, así como, el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea, al mismo tiempo que, complementa lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

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

Que, igualmente, a nivel legal y reglamentario, se han adoptado normas que buscan generar mecanismos que contribuyan a la protección de la integridad de la mujer, la promoción de la equidad de género y la erradicación de cualquier forma de discriminación, ejemplo de ello son las Leyes 823 de 2003, 1010 de 2006, 1257 de 2008, 1496 de 2011, 1719 de 2014 y, el Título 4 de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1066 de 2015,

entre otras.

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

Que los numerales 3 y 24 del artículo 2 del Decreto 4107 de 2011 "*Por el cual se determinan los objetivos y la estructura del Ministerio de Salud y Protección Social y se integra el Sector Administrativo de Salud y Protección Social*", respectivamente, disponen que es función del Ministerio de Salud y Protección Social formular la política, dirigir, orientar, adoptar y evaluar la ejecución, planes, programas y proyectos del Gobierno Nacional en materia de salud, salud pública, así como, promover acciones para la divulgación del reconocimiento y goce de los derechos de las personas en materia de salud, promoción social, y en el cuidado, protección y mejoramiento de la calidad de vida. Que una de las prioridades del Gobierno Nacional es la implementación efectiva y oportuna del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, el cual fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022. Este plan, a partir del reconocimiento del valor de la vida, adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que guiará la gestión de las políticas de seguridad vial, y tiene por objetivo el "*Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial*".

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

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

Que en el año 2019, bajo la Resolución 2830, se creó el Comité Sectorial para la Implementación y Coordinación de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres en el Sector Transporte, cuya normatividad y reglamentación se encuentra actualizada y unificada en la Resolución 20243040036315 de 2024. Así, mediante la creación de esta instancia, se busca impulsar acciones para la inclusión de la perspectiva de género, derechos de las mujeres y enfoque diferencial en las iniciativas de mitigación y adaptación al cambio climático, incluidas las acciones de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (ENMA).

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 160 de 2017, "*Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuatriciclo y se dictan otras disposiciones*", la cual consagra en su artículo 16 que, los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016 serán aplicables a las bicicletas y bicicletas asistidas, siempre y cuando cumplan con las características contenidas en el artículo 3 de la citada Resolución.

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

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

valores y prácticas afines a la cultura de la movilidad activa.

Que, en consonancia con lo anterior, el documento CONPES 4080 de 2022 "Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres: Hacia el desarrollo sostenible del país", refleja el compromiso del sector transporte con el derecho a una vida libre de violencia, a través del diseño e implementación de una estrategia de prevención, atención y sanción social de la violencia contra las mujeres en el transporte, cuyo horizonte de sentido va hasta el 2030.

Que según la ONU-HABITAT, las tendencias actuales de urbanización global implican grandes desafíos para la planificación urbana. El consumo de energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, además del acceso equitativo a las ciudades, representan algunos de los desafíos que las actuales agendas de sostenibilidad urbana buscan abordar.

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

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

Que conforme a lo previsto en la Agenda 2030, se procedió a la reglamentación del Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB). Dicho programa permite la consecución de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible:

- Salud y Bienestar
- Igualdad de Género
- Energía accesible y no contaminante
- Trabajo decente y crecimiento económico
- Industria, innovación e infraestructura
- Reducción de las desigualdades
- Ciudades y comunidades sostenibles
- Producción y consumo responsable
- Acción por el clima
- Alianzas para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible

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

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

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

Que, con la presente reglamentación se busca incidir en la consolidación de una de las apuestas de la Estrategia Climática de Largo Plazo de Colombia E2050. Particularmente, se pretende aportar a la apuesta 6 relacionada con ciudades regiones con un desarrollo urbano integral para su sostenibilidad ambiental, que fomenten la diversidad, equidad, conectividad y productividad, con una gobernanza urbana robusta para la gestión eficiente de sus recursos y del cambio climático, junto con una ciudadanía con patrones sostenibles de consumo, participativa e incidente.

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

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011, "*Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*", además de, lo preceptuado en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015, "*Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República*", el presente Decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, por primera vez, desde el 26 de octubre hasta el 9 de noviembre de 2023; por segunda vez, el 13 de diciembre de 2023 y, por tercera vez, desde el 15 hasta el 23 de noviembre de 2024, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de la ciudadanía y grupos de interés.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1. Adiciónese el Título 12 a la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", el cual quedará así:

TÍTULO 12

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

ARTÍCULO 2.3.12.1. Objeto. El objeto del presente Decreto es reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB), creado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023. El Programa se desarrollará con base en un enfoque de género y diferencial, así pues, entre sus fines se encuentran promover el uso de la bicicleta en todo el territorio nacional, fortalecer la movilidad activa, segura y sostenible de los ciudadanos que usan la bicicleta, ampliar la ciclo - infraestructura, aportar a la creación de hábitos y estilos de vida saludable que mejoren la calidad de vida de la población colombiana a través de la transformación de sus viajes cotidianos, además de, fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.

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

ARTÍCULO 2.3.12.3. Objetivo general. El PFUB busca establecer acciones que fomenten e impulsen el uso de la bicicleta en el territorio nacional, de forma sostenible y segura, con enfoque territorial, de género y diferencial.

ARTÍCULO 2.3.12.4. Objetivos específicos. Para la adecuada implementación y ejecución del PFUB se tendrán en cuenta los siguientes objetivos específicos:

1. Fomentar la planeación territorial y la gestión de la infraestructura de manera que estimule la articulación de los diferentes medios de transporte junto con la bicicleta, el crecimiento de redes de ciclo-infraestructura y la sostenibilidad de los sistemas de bicicletas compartidas en los territorios. Lo anterior, tendrá en cuenta los desarrollos y avances contenidos en los instrumentos de planeación de cada ente territorial.
2. Impulsar estrategias de promoción, transformación y posicionamiento cultural en torno al uso de la bicicleta de forma segura, que faciliten el desarrollo de hábitos y estilos de vida saludables en entornos educativos, laborales, comunitarios, además de, incentivar el turismo sostenible en bicicleta.
3. Promover la resignificación del espacio público y la creación de entornos seguros para el uso de la bicicleta, a partir de la implementación de acciones multisectoriales articuladas a favor de la seguridad vial y la seguridad ciudadana que permitan la prevención y atención de siniestros viales, situaciones de acoso sexual y violencia basada en género.
4. Incentivar el desarrollo económico en torno a la bicicleta. Con el fin de impulsar la bicicleta como motor económico en las regiones del país, se formularán y otorgarán estímulos para la industria nacional así mismo, se establecerán lineamientos y estrategias para la fabricación de este vehículo no automotor.
5. Establecer lineamientos que permitan la articulación del Gobierno Nacional con las entidades territoriales, con el propósito de lograr la financiación de las acciones del PFUB, de manera que complemente y mejore lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.
6. Aportar a la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por la Resolución 20223040067515 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya que contribuyan de manera directa o indirecta en el efectivo desarrollo del PFUB.

ARTÍCULO 2.3.12.5. Enfoques y Principios orientadores del programa. El Programa de Fomento del Uso de la Bicicleta - PFUB - tendrá como enfoques transversales en todas sus acciones: el enfoque de género y diferencial, el enfoque seguro y el enfoque de sostenibilidad. Además de los principios rectores de transporte y tránsito señalados en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por el Ministerio de Transporte, al igual que, los relacionados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, adoptado mediante el Decreto 1430 del 2022 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 2.3.12.6. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación. El Ministerio de Transporte y, el Ministerio de Salud y Protección Social, serán las entidades líderes responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del PFUB.

PARÁGRAFO 1. Las entidades de apoyo para la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación de las acciones generales y específicas del PFUB, son:

1. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

2. Ministerio del Deporte.

3. Departamento Nacional de Planeación.

4. Ministerio de Defensa - Policía Nacional.

PARÁGRAFO 2. Participarán como entidades de apoyo o de apoyo institucional en el desarrollo del PFUB las entidades adscritas a los ministerios responsables, según el Anexo Técnico del presente Decreto.

PARÁGRAFO 3. En aplicación de los principios de coordinación y colaboración armónica, los diferentes órganos y entidades del Estado, así como, las entidades territoriales, en el ejercicio de sus respectivas funciones, deberán actuar con el propósito de dar cumplimiento a los objetivos planteados dentro de este Programa y con ello, lograr los fines y cometidos estatales.

PARÁGRAFO 4. Con el fin de lograr la ejecución del PFUB, las entidades responsables y de apoyo, señaladas en el presente artículo, adelantarán las gestiones correspondientes para vincular a las entidades de orden nacional y territorial, denominadas como de apoyo institucional según el Anexo Técnico del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.3.12.7. Desarrollo del Programa. Para el desarrollo del PFUB se deben realizar las siguientes acciones:

a. Definir el plan de acción y el cronograma de implementación de las acciones, estrategias, planes y proyectos a desarrollar durante la vigencia del programa, así como su priorización, para cumplir con las líneas de acción, acciones generales y acciones específicas señaladas en el presente decreto y en su Anexo Técnico en un plazo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto.

b. Diseñar el plan presupuestal, que permita lograr el soporte financiero y administrativo necesario para el cumplimiento de los objetivos y las acciones del programa durante su ejecución.

c. Adoptar un esquema de relacionamiento con las entidades del orden nacional, territorial, organizaciones, colectivos ciudadanos y la academia, entre otros, en función de las acciones del PFUB, que facilite la articulación multisectorial creada en virtud de la ENMA y que permita ser una instancia o espacio de armonización.

d. Definir los instrumentos de monitoreo con variables diferenciales y análisis de impacto cuantitativo y cualitativo de las acciones del programa conforme al sistema de información de la ENMA.

e. Implementar las acciones, estrategias, planes, y proyectos conforme al cronograma, plan de acción y plan presupuestal, procedentes de los literales a y b del presente artículo.

PARÁGRAFO. Las entidades responsables y de apoyo determinarán anualmente la necesidad de ajustar su plan de acción, plan presupuestal y cronograma en función del seguimiento, monitoreo y cumplimiento de las acciones establecidas en el PFUB, a fin de darle continuidad al Programa, según las líneas de acción establecidas en el presente Decreto, y los parámetros de seguimiento y monitoreo.

ARTÍCULO 2.3.12.8. Líneas de acción. Con el propósito de cumplir con los objetivos planteados para la ejecución del PFUB, deberán desarrollarse cuatro (4) líneas de acción ajustadas a las condiciones de las entidades territoriales y a las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo adoptado mediante la Ley 2294 de 2023.

Estas líneas de acción estarán asociadas tanto con las acciones generales, como con las acciones específicas que se detallan en el Anexo Técnico del presente Decreto. Igualmente, la desagregación de los responsables y de apoyo de la ejecución de las acciones, se precisa en el Anexo Técnico que hace parte integral de este Decreto.

Las líneas de acción, sus acciones generales y específicas asociadas son:

Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa.

1. Acción general: Formulación e implementación de estrategias que permitan la articulación de los diferentes medios y modos de transporte en torno al uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

1.1. Formulación y ejecución de programas de asistencia técnica sobre estrategias que permitan la articulación de los diferentes medios y modos de transporte en torno al uso de la bicicleta.

1.2. Creación de estrategias para la implementación de cicloparqueaderos que permitan la integración de la bicicleta con las terminales y estaciones de transporte de pasajeros.

1.3. Creación de estrategias para la implementación de cicloparqueaderos que permitan la integración de la bicicleta con los distintos modos de transporte y sus correspondientes terminales.

1.4. Definición de lineamientos para implementar la intermodalidad de los sistemas de transporte público con la bicicleta.

2. Acción general: Formulación e implementación de proyectos de ciclo infraestructura.

Acciones específicas:

2.1. Formulación y ejecución de programas de asistencia técnica sobre proyectos de ciclo-infraestructura.

2.2. Inclusión de ciclo-infraestructura e infraestructura peatonal en nuevos proyectos de desarrollo urbano e interurbano.

2.3. Implementación de zonas de tráfico calmado.

2.4. Implementación de proyectos de señalización y señalética de orientación en los corredores de ciclistas.

2.5. Implementación de cicloparqueaderos en espacios y equipamientos públicos.

3. Acción general: Consolidación de sistemas de bicicletas públicas sostenibles.

Acciones específicas:

3.1. Diagnóstico y evaluación de los sistemas de bicicletas públicas y compartidas existentes en Colombia.

3.2. Formulación y ejecución del programa de asistencia técnica enfocado en la sostenibilidad de sistemas de bicicletas públicas nuevos y existentes.

4. Acción general: Estrategias de planeación urbana y regional, sostenibles y seguras con el fin de incluir la visión de movilidad activa y el fomento del uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

4.1. Asesoramiento y acompañamiento en la formulación y ejecución del programa de asistencia técnica en instrumentos de planeación urbana y regional en movilidad sostenible y segura.

4.2. Actualización de los instrumentos de planificación territorial en torno a la movilidad sostenible y segura.

4.3. Incorporación de lineamientos para la planeación de ciclo-infraestructura y servicios complementarios.

Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta.

1. Acción general: Fortalecimiento de estrategias de promoción de hábitos saludables por medio de la bicicleta.

Acciones específicas:

1.1. Fortalecimiento al Programa Nacional de Vías Activas y Saludables (VAS).

1.2. Promoción y fomento de la práctica del ciclismo deportivo.

2. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos educativos.

Acciones específicas:

2.1. Formulación e implementación de Planes de Movilidad Escolar (PME) con la bicicleta como medio de transporte.

2.2. Formulación e implementación de planes de movilidad priorizados para instituciones de educación superior públicas que promuevan el uso de la bicicleta.

2.3. Implementación de cicloparqueaderos, con priorización en instituciones educativas públicas.

2.4. Implementación de programas de enseñanza de habilidades para el uso de bicicleta en niños, niñas y adolescentes.

2.5. Desarrollo de actividades de educación vial para la promoción de una movilidad segura en bicicleta.

2.6. Formulación e implementación de los sistemas de bicicletas compartidas en instituciones educativas prioritariamente de naturaleza pública.

3. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos laborales.

Acciones específicas:

3.1. Formulación e implementación de estrategias que generen entornos laborales saludables a través del uso de la bicicleta como medio de transporte.

3.2. Formulación de estrategias de difusión y promoción para organizaciones que incentiven y aseguren el uso de la bicicleta por parte de sus colaboradores.

3.3. Implementación de cicloparqueaderos con priorización en instituciones públicas.

4. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias en torno a "*La bicicleta como pilar del turismo sostenible*".

Acciones específicas:

4.1. Articulación y coordinación de actores públicos y privados con el objetivo de promover el cicloturismo o turismo en bicicleta.

4.2. Creación y adopción de la normativa que permitirá la implementación del cicloturismo con estándares de calidad y seguridad, así como, la creación de incentivos que promuevan la participación de los actores privados en la cadena de valor del turismo.

4.3. Definición e implementación de mecanismos de capacitación en donde se articule el cicloturismo con la normatividad turística del país.

4.4. Definición del sistema de rutas en las cuales se podrá realizar cicloturismo o turismo en bicicleta, así como, los lineamientos para su funcionamiento, bajo estándares de calidad y seguridad en el servicio.

4.5. Definición e implementación de estrategias promocionales del cicloturismo en el país.

4.6. Gestión, apoyo y promoción de la investigación e innovación en relación con el fortalecimiento del cicloturismo en el territorio nacional.

5. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias para promover la cultura de la bicicleta.

Acciones específicas:

5.1. Formulación y ejecución de estrategias de comunicación y de desarrollo cultural sobre el uso de la bicicleta.

5.2. Estructuración e implementación de programas para el desarrollo de competencias asociados al uso de la bicicleta.

Línea 3. Seguridad vial y ciudadana en torno al uso de la bicicleta.

1. Acción general: Implementación de estrategias de seguridad ciudadana para ciclistas.

Acciones específicas:

1.1. Caracterización geográfica de puntos críticos de hurto, acoso sexual y violencia basada en género, asociados al uso de la bicicleta en zonas urbanas y rurales.

1.2. Implementación de la plataforma de Bici-Registro a nivel nacional.

1.3. Formulación de mecanismos de atención y actuación frente al hurto y acoso sexual.

1.4. Implementación de acciones de mejoramiento de los puntos críticos identificados de hurto y acoso sexual.

2. Acción general: Identificación e implementación de estrategias para la prevención del acoso sexual hacia ciclistas en el espacio público.

Acciones específicas:

2.1. Implementación de campañas de prevención y sensibilización acerca del acoso sexual en el transporte y espacio público.

2.2. Implementación de estrategias de enrutamiento para la atención y abordaje de la violencia basada en género, haciendo especial énfasis en el acoso sexual en el espacio público.

2.3. Estructuración e implementación de capacitaciones a cuerpos policiales, autoridades de apoyo al control operativo de tránsito, de seguridad y de orden público, sobre el abordaje de violencia basada en género, haciendo especial énfasis en el acoso sexual en el espacio público.

3. Acción general: Implementación de estrategias pedagógicas dirigidas a ciclistas y demás actores viales para disminuir la siniestralidad vial.

Acciones específicas:

3.1. Estructuración e implementación de programas de fortalecimiento técnico a entidades territoriales y nacionales en seguridad vial.

3.2. Formulación y difusión de herramientas educativas asociadas a la promoción del uso seguro de la bicicleta, al igual que frente al respeto y la protección de ciclistas en la vía.

3.3. Implementación de programas de enseñanza de competencias, habilidades y destrezas para el uso seguro de bicicleta en jóvenes, adultos y adultos mayores.

4. Acción general: Resignificación del espacio público y creación de entornos seguros para el uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

4.1. Formulación de lineamientos técnicos para la implementación de urbanismo táctico.

4.2. Implementación de proyectos para resignificar el espacio público como lugar integrador, seguro e inclusivo en territorios priorizados.

Línea 4. Desarrollo económico asociado a la bicicleta.

1. Acción general: Generación y otorgamiento de incentivos a la industria nacional de producción de bicicletas, partes y accesorios.

Acciones específicas:

1.1. Realización de una caracterización del mercado de la bicicleta a nivel nacional.

1.2. Diseño y otorgamiento de incentivos a la producción de partes y repuestos con altos estándares de calidad.

1.3. Generación de un modelo de indicadores y monitoreo para el seguimiento del plan de incentivos nacional y determinación de su impacto.

1.4. Formulación y otorgamiento de incentivos y asistencia técnica a emprendimientos y empresas Mipymes del clúster de bicicletas compartidas.

2. Acción general: Formulación de especificaciones de desempeño seguro de sistemas y componentes de la bicicleta, accesorios, y elementos de seguridad.

Acciones específicas:

2.1. Elaboración de lineamientos técnicos de seguridad y especificaciones de desempeño seguro de sistemas y componentes de la bicicleta.

2.2. Formulación y adopción normativa de estándares de seguridad vial para los elementos de seguridad para ciclistas.

3. Acción general: Estrategias para el desarrollo de la bicicleta como motor económico en las regiones.

Acciones específicas:

3.1. Creación e implementación de modelos de bici-logística en las ciudades colombianas.

3.2. Elaboración y realización de talleres que tengan como fin la capacitación técnica, la educación financiera y la actualización normativa para negocios y emprendimientos cuyas actividades comerciales giren en torno a la bicicleta.

PARÁGRAFO 1. Las líneas de acción del programa relacionadas directa o indirectamente con el fortalecimiento del uso de la bicicleta a nivel nacional y señaladas en el presente artículo, deberán alinearse e implementarse de acuerdo con las acciones y condiciones técnicas de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2. El apoyo institucional, la responsabilidad y corresponsabilidad en la implementación y seguimiento de las anteriores líneas de acción estará a cargo de las entidades relacionadas en el artículo 2.3.12.6. del presente título, así como, de otros actores estratégicos del sector, con sujeción a sus funciones y competencias, y en atención a lo señalado en el Anexo Técnico del presente Decreto.

La mención de las entidades territoriales y de los organismos de tránsito territoriales como actor relevante en las acciones establecidas en el Anexo Técnico, se alinean a las competencias previamente asignadas y su implementación dependerá de la disponibilidad administrativa y presupuestal de estas.

ARTÍCULO 2.2.12.9. Indicadores. Para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la ENMA:

1. Indicadores Macro: Los indicadores a nivel macro están asociados a aquellos que son de impacto, es decir, que permiten medir el efecto a escala nacional. Tienen una vocación estratégica que busca una tendencia a mejorar situaciones específicas en la medida en que se implementen las acciones.

2. Indicadores Meso: El nivel meso incluye indicadores que permiten hacerle seguimiento a la gestión de las condiciones técnicas, legales y financieras requeridas para la implementación de las acciones. Así mismo, considerando que cada acción definida en la formulación está asociada a un objetivo específico, los indicadores de este nivel se han agrupado en función de estos.

3. Indicadores Micro: El nivel micro incluye simultáneamente los indicadores asociados a las categorías de actuación, generación, fortalecimiento, impacto y monitoreo, medidos de manera directa sobre los territorios. Estos indicadores propuestos permitirán seguir indirectamente las condiciones técnicas, legales y financieras definidas a nivel subnacional para cada acción derivada de la formulación del PFUB.

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

ARTÍCULO 2.2.12.10. Seguimiento. El seguimiento de la ejecución y gestión de las acciones, planes, programas y proyectos inscritos en el

Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta (PFUB) se realizará en la Mesa de Coordinación interinstitucional para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (Mesa CIMA).

ARTÍCULO 2.2.12.11. Financiación del programa. Los Ministerios de Transporte y de Salud y Protección Social como responsables del PFUB, adelantarán las gestiones pertinentes para apropiar los recursos necesarios con el fin de financiar la implementación del programa dentro del marco de sus competencias. Las demás entidades de apoyo del programa del orden nacional, deberán gestionar y apropiar los rubros presupuestales adicionales para los proyectos enmarcados en las líneas de acción del programa de su competencia.

El Gobierno Nacional promoverá el uso de instrumentos de financiamiento local y/o nacional, de cooperación internacional y/o la creación de Asociaciones Público - Privadas (APP), para el desarrollo de las acciones del programa en entidades territoriales.

ARTÍCULO 2.2.12.12. Reglamentación adicional. Con el fin de planear y ejecutar los objetivos, líneas y acciones del PFUB y, en caso de ser necesaria la emisión de reglamentación adicional, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Transporte, así como las demás entidades de apoyo, bajo el principio de coordinación y colaboración armónica, podrán expedir los actos administrativos correspondientes de acuerdo con sus competencias.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de las acciones generales y específicas señaladas en el presente Decreto y su Anexo Técnico para la implementación del PFUB, se podrán establecer acciones adicionales como resultado de las propuestas formuladas por los responsables, entidades de apoyo, entidades territoriales, organizaciones de movilidad activa, entre otros actores, que contribuyan al fortalecimiento del PFUB.

Estas nuevas acciones deberán relacionarse con un objetivo, línea de acción y acción general, según el caso, y deberán especificar en su plan de acción las condiciones técnicas para su implementación.

ARTÍCULO 2. Adopción del Anexo Técnico. Adáptese el Anexo Técnico del "Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)", el cual hace parte integral del presente Decreto.

ARTÍCULO 3. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Diario Oficial y adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte".

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los 01 días del mes de abril de 2025

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,

(FDO.) GUSTAVO PETRO URREGO

EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL,

GUILLERMO ALFONSO JARAMILLO MARTÍNEZ

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA

(VER ANEXO TÉCNICO - PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA (PFUB))

Fecha y hora de creación: 2026-06-21 11:11:26