

# **DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE**

## **PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA**

**Comité Técnico de Movilidad Activa**

**Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible**

**Ministerio de Transporte**

**2023**

## **Contenido**

Contenido.....	1
I. Antecedentes .....	2
II. Objetivos .....	6
A. Objetivo General .....	6
B. Objetivos Específicos.....	6
III. Alcance .....	6
IV. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación .....	6
V. Plan de Acción .....	7
VI. Líneas de acción.....	9
Línea 1: Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial:.....	10
Línea 2. Promoción: .....	10
Línea 3. Seguridad vial y ciudadana.....	10
Línea 4. Desarrollo económico asociado a la bicicleta .....	10
Línea 5. Incentivos y Financiación .....	11
VII. Indicadores .....	11
VIII. Seguimiento .....	12

## **I. Antecedentes**

Que el inciso tercero del artículo 1o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1o de la Ley 1383 de 2010, señala 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 los artículos 1, 7 y 16 de la Ley 1811 de 2016, establecen las normas generales y específicas para o 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. Así como 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, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, respectivamente.

Que las tendencias actuales de urbanización global implican grandes desafíos para la planificación urbana. El consumo de energía y 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 (ONU-Hábitat, 2013). Estos desafíos 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 (Naciones Unidas, 2019). 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.

Desde el contexto ambiental nacional, partiendo de los compromisos ambientales principalmente asociados a cambio climático y calidad del aire acordados a nivel internacional y que se manifiestan por medio de dos acuerdos globales estratégicos como el acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible ambos enmarcados en la agenda 2030, y que están orientados a garantizar las condiciones suficientes para mantener la vida, los recursos y la biodiversidad del planeta a mediano y a largo plazo. Asimismo, en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), Colombia ha ratificado 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 de la Convención y con ello alcanzar una acción por el clima con una perspectiva diferencial.

Esto se ve de manifiesto en el contexto del presente documento a través de los compromisos adquiridos en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC por su sigla en Inglés) en especial aquellos que promueven la movilidad sostenible, en específico para este programa la NAMA de Movilidad Activa y Gestión de la Demanda que responde desde la mitigación de Gases de Efecto Invernadero (GEI), así mismo la NDC también formuló unos compromisos asociados a la adaptación frente a los efectos del cambio

climático, en ese sentido orientados a tener sistemas de información robustos que den razón de la diferente infraestructura y modos de transporte que compone al sector. Esta es una obligación de país pactada al año 2030.

Adicionalmente Colombia, atiende el llamado por parte de la CMNUCC para aumentar la ambición de integración de enfoque de género en la actualización de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC), así como en las políticas, planes, programas y proyectos orientados hacia la gestión del cambio climático.

Se formuló la Estrategia Climática de Largo Plazo con una visión de país proyectada a 2050, en esta se presentaron 9 apuestas que representan a todos los sectores económicos del territorio nacional. Para el presente programa la apuesta 6: *Ciudades regiones con un desarrollo urbano integral para su sostenibilidad ambiental, que fomente 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.* En la cual la promoción y aumento de la participación modal de la movilidad activa es una de las acciones estratégicas.

Estos instrumentos son impulsados desde gobierno nacional en la formulación de 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.”*

En contexto de la agenda de sostenibilidad, el trabajar en torno a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, implica el enmarcar el alcance de los mismos y la relación con el presente programa. De entre ellos es de destacar la acción en los siguientes:



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” establece que en las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, con la finalidad de garantizar la accesibilidad a todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, especialmente a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad y/o movilidad reducida.

Que mediante la Ley 1257 de 2008: “Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la Ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones”, se toman medidas con el objetivo de garantizar a todas las mujeres una

vida libre de violencia. En consonancia con lo anterior el CONPES 4080 de 2022 “Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres”, refleja el compromiso del sector transporte con el derecho a una vida libre de violencias, a través de la Estrategia para el Abordaje Violencias contra las Mujeres, Niñas, Niños y Adolescentes en el Transporte, cuyo horizonte de sentido va hasta el 2030.

Que, en ese sentido, 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" (...).

Así mismo, su “Línea de acción 1.1. Incentivo a la movilidad activa”, estableció 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 una 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.
- (v). Implementación de campañas de educación y promoción de valores y prácticas afines a la cultura de la movilidad activa.”.

Que conforme a lo anterior, 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; a través del 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 mediante Resolución No. 202240067515 del Ministerio de Transporte, se adoptó la Estrategia Nacional de Movilidad activa con enfoque de género y diferencial – ENMA, y así mismo, en su artículo 7, se menciona que: “El Ministerio de Transporte a través del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible, será el responsable de implementar las condiciones técnicas nacionales establecidas para cada acción en la ENMA, articular las demás acciones que deba generar con otros entes nacionales, así mismo, socializar y promover la implementación en los territorios de las condiciones técnicas subnacionales establecidas para cada acción de la ENMA”, por lo que se hace prioritario la creación y formalización de una instancia intersectorial de coordinación para los proyectos y programas de movilidad activa para la coordinación de la planeación y ejecución a nivel nacional y subnacional como se menciona en la condición técnica 1 de

la ENMA: “Conformar un espacio, instancia o similares de articulación multisectorial de movilidad activa con enfoque de género y diferencial”.

Que mediante la Resolución 2830 de 2019 se crea el Comité Sectorial para la Implementación y Coordinación de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres y actualizado bajo la Resolución 20223040064995 del 2022, en el que se impulsan 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, incluida las acciones de la ENMA.

Que la Ley 2222 de 2022, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes y el Decreto 1430 de 2022, por medio del cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 nos invitan a abordar la siniestralidad vial, desde los momentos previos, el desarrollo del siniestro y las condiciones posteriores para la atención y de los abordajes de los componentes de estos, con el objetivo de reducir los siniestros, la eliminación de los muertos y los heridos graves. Así mismo, plantea una visión de lo que es o no un incidente, encontrando que estos no son eventos fortuitos, por lo tanto, no pueden ser llamados siniestros. Este enfoque parte desde la concepción sistémica de la movilidad como una necesidad humana, poniéndolo en el centro de la movilidad y reconociendo que existen factores externos que inciden en la ocurrencia, severidad y frecuencia de los siniestros viales; así mismo plantea que se debe traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, gobiernos nacionales, departamentales y municipales.

Que la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo – PND, en su artículo 254 Establece: “Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Territorio Nacional. Con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, créese el programa de fomento al uso de la bicicleta en el territorio nacional, encabeza del Ministerio de Salud y la Protección Social y el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil para lograr aumentar la cicloinfraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas así como el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la ley 1811 de 2016.”

En ese sentido, la movilidad activa con enfoque de género y diferencial es el eje transversal para el cumplimiento de la agenda 2030 en dimensiones económicas, sociales y ambientales. Y el presente programa de fomento de la bicicleta promueve la coordinación del Gobierno Nacional para cumplir con cada una de las metas acordadas, donde la movilidad en bicicleta y sus actores relacionados son de gran importancia para territorios más incluyentes, resilientes, sostenibles e inteligentes.

## **II. Objetivos**

### **1. Objetivo General**

Crear el Programa Nacional para el Fomento del Uso de la Bicicleta para promover la movilidad activa, saludable, segura y sostenible, aportando al cumplimiento de las recomendaciones en actividad física, mejorando el bienestar y calidad de vida de la población colombiana, con un enfoque de género y diferencial.

### **2. Objetivos Específicos**

1. Aumentar la cicloinfraestructura y servicios complementarios con enfoque de género y diferencial en los municipios.
2. Promover la creación de Asociaciones Público-Privadas para la sostenibilidad del funcionamiento de sistemas de bicicletas compartidas, de acuerdo con las necesidades territoriales.
3. Fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.
4. Promover beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta, complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.
5. Continuar con la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA- adoptada por el Ministerio de Transporte

## **III. Alcance**

La ejecución efectiva del programa requiere de numerosas y ambiciosas acciones por parte de un gran colectivo de actores alrededor de la bicicleta, incluyendo no solo al Gobierno Nacional, sino también las Entidades Territoriales, las asociaciones Público-Privadas, las asociaciones de ciclistas y peatones, la empresa privada, y la academia.

En ese sentido, se han establecido cinco líneas de acción, que, desarrolladas, permitirán el cumplimiento a los objetivos planteados. Estas líneas delimitarán el camino a seguir en el periodo de cumplimiento del Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta. Es por ello, que el presente alcance contempla que la hoja de ruta se ajuste a las prioridades asociadas al Plan Nacional de Desarrollo, y las condiciones territoriales.

## **IV. Responsables de la implementación, socialización, seguimiento y evaluación**

El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, serán los líderes responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta en todas sus fases.

Este programa requiere acciones a nivel nacional, departamental y municipal, durante la vigencia del Programa, con el fin de lograr el cumplimiento de los objetivos planteados.

Serán corresponsables las siguientes entidades adscritas al Ministerio de Transporte:

- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV.
- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.
- Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
- Superintendencia de Transporte.

Y las siguientes entidades del orden nacional:

- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Ministerio del Deporte.
- Ministerio de Educación.
- Ministerio de Cultura.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Departamento Nacional de Planeación.
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.
- Consejería Presidencial para la equidad de la Mujer o quien haga sus veces.
- Consejería Presidencial para la juventud.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.
- Ministerio de Defensa.
- Policía Nacional.
- Aerocivil.

Además, se podrá involucrar a otros actores estratégicos como corresponsables o facilitadores según los proyectos a desarrollar en cada línea de acción, con el fin de generar la articulación intersectorial y/o de participación de entidades y organizaciones como:

- Asocapitales.
- Fedemunicipios.
- Fedepartamentos.
- Entes territoriales.
- Agremiaciones.
- Organizaciones.
- Academia.
- Cooperación internacional.
- Sociedad civil.

## **V. Plan de Acción**

El presente programa propone un escenario de desarrollo temporal en tres (3) fases, con periodos de planeación y ejecución de corto y mediano y largo plazo y, una vigencia de dos años y medio para alcanzar los objetivos planteados.



Las fases serán las siguientes: (i) Fase 1 - Planeación (Primer semestre 2024), (ii) Fase 2 - Ejecución a Corto Mediano Plazo (Segundo Semestre 2024 – Primer semestre 2025) y (iii) Fase 3 - Ejecución a Mediano Largo Plazo (Segundo Semestre 2025 – Primer semestre 2026).

El plan de acción en sus diferentes fases, identificará los planes, proyectos y estrategias prioritarias por desarrollar, así como los responsables y corresponsables en su implementación y seguimiento.

### **FASE 1 - PLANEACIÓN:**

La fase de planeación se desarrollará en el primer semestre del año 2024, se deberá tener en cuenta los lineamientos del plan de acción, y monitoreo de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte, el Plan Nacional de Seguridad Vial y lo establecido en la Ley 1811 de 2016. En todo caso, se deberán ejecutar las siguientes acciones:

1. Definir por parte de los responsables del PFUB, el plan de acción para todas sus fases, que tenga en cuenta el enfoque seguro, de género y diferencial en las acciones específicas, y 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.
2. Proponer los instrumentos y equipos de planeación interdisciplinaria necesarios para el desarrollo y continuidad de las acciones del programa.
3. Establecer un esquema de relacionamiento que facilite la articulación con las entidades del orden nacional, territorial, organizaciones, colectivos ciudadanos y la academia, entre otros, en función de las acciones del programa y que sea armonizado en el espacio, instancia o similar para la articulación multisectorial creada en virtud de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial.
4. 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 Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial, reflejando así, el beneficio en las diferentes poblaciones.
5. Definir el cronograma de implementación y ejecución de las acciones, programas, planes y proyectos a desarrollar durante la vigencia del Programa.
6. Definir el cronograma de evaluación y monitoreo de la implementación, cumplimiento y resultados de las acciones, programas, planes y proyectos a desarrollar durante la vigencia del Programa, alineado con el sistema de información de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial.

Sin perjuicio de lo anterior, para desarrollar esta fase se deberá tener en cuenta y/o adoptar los lineamientos, según lo requerido, del plan de formulación, acción, y monitoreo de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -

ENMA, adoptada por medio de la Resolución N° 20223040067515 de 2022. Igualmente, se deberá contemplar lo establecido en la Ley 1811 de 2016, Ley Pro-Bici.

#### **FASE 2 - EJECUCIÓN CORTO PLAZO:**

Esta fase de ejecución se desarrollará entre el segundo semestre de 2024 y el primer semestre de 2025 deberá desarrollar las siguientes acciones:

1. Ejecución de las acciones priorizadas a corto plazo en la Fase 1 - Planeación.
2. Realizar el monitoreo, evaluación y seguimiento de las acciones a corto plazo, según el cronograma establecido en la Fase 1 - Planeación.

#### **FASE 3 - EJECUCIÓN MEDIANO PLAZO:**

La fase de ejecución a mediano largo plazo se desarrollará entre el segundo semestre de 2025 y el primer semestre de 2026 y deberá desarrollar las siguientes acciones:

1. Ejecución de las acciones priorizadas en mediano plazo en la Fase 1 - Planeación.
2. Realizar el monitoreo, evaluación y seguimiento de las acciones a mediano largo plazo, según el cronograma establecido en la Fase 1 - Planeación.
3. Presentar la evaluación y monitoreo final del programa según el cronograma establecido en la Fase 1 - Planeación.

## **VI. Líneas de acción**

La ejecución del Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta se desarrollará para dar cumplimiento a los objetivos en las siguientes líneas de acción:

1. Planeación territorial y Gestión de la Infraestructura de movilidad activa con enfoque de género y diferencial.
2. Promoción del uso de la bicicleta con enfoque de género y diferencial.
3. Seguridad vial y ciudadana entorno al uso de la bicicleta
4. Desarrollo económico asociado a la bicicleta.
5. Incentivos y Financiación

En ese sentido, las líneas de acción del programa 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 - ENMA, adoptada por medio de la Resolución N° 20223040067515 de 2022, así como las que se relacionan a continuación:

### **Línea 1: Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial:**

La Línea de Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Movilidad inteligente que permita la multimodalidad e intermodalidad activa y, el análisis de datos en torno al uso de la bicicleta.
2. Redes de cicloinfraestructura con enfoque seguro, de género y diferencial para las ciudades colombianas.
3. Sistemas de bicicletas compartidos sostenibles en ciudades colombianas.
4. Planeación urbana y regional sostenible y segura.

### **Línea 2. Promoción del Uso de la Bicicleta con enfoque de género y diferencial:**

La Línea de Promoción del Uso de la Bicicleta con enfoque de género y diferencial se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Fortalecimiento de los hábitos saludables por medio de la bicicleta.
2. Estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos escolares y educativos.
3. Estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos laborales.
4. La bicicleta como pilar del turismo sostenible.
5. La cultura de la bicicleta.

### **Línea 3. Seguridad vial y ciudadana entorno al uso de la bicicleta**

La Línea de Seguridad vial y ciudadana entorno al uso de la bicicleta, se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Implementación de estrategias de seguridad ciudadana para ciclistas.
2. Identificación e implementación de estrategias para revitalizar lugares inseguros y para la prevención del acoso sexual.
3. Implementación de estrategias pedagógicas dirigidos a ciclistas y actores viales para disminuir la siniestralidad vial.
4. Implementación de Urbanismo táctico para resignificar el espacio público como un lugar integrador, seguro e incluyente.

### **Línea 4. Desarrollo económico asociado a la bicicleta**

La Línea de Desarrollo económico asociado a la bicicleta, se desarrollará mediante las siguientes acciones generales:

1. Incentivo a la industria nacional de bicicletas.
2. Lineamientos técnicos para la fabricación y ensamblaje de elementos de seguridad e implementos adicionales con criterios de seguridad, enfoque de género y diferencial.
3. Estrategias para el desarrollo de la bicicleta como motor económico en las regiones.

### **Línea 5. Incentivos y Financiación del Programa**

La Línea de Incentivos y Financiación, se desarrollará mediante la implementación de acciones desde:

1. Gobierno Nacional:
  - a. Estructurar una ficha de presupuesto con destino a la gestión de la movilidad activa en el país, para financiar la gestión e implementación de la ENMA, el Programa del Uso de la Bici y la Ley 1811 de 2016.
  - b. Gestionar los rubros presupuestales adicionales para los nuevos proyectos viales que se desarrollen en el país, con el fin de garantizar la implementación de infraestructura segura.
  - c. Propiciar becas para financiar una iniciativa que promueva el uso de la bicicleta por parte de mujeres y poblaciones diferenciales.
  - d. Incluir una línea de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, en el marco del Programa Nacional de Estímulos del Ministerio de Cultura.
2. Las Entidades Territoriales:
  - a. Generar una ficha de presupuesto asociado a la Movilidad activa, con el fin de incluir los proyectos de infraestructura.
  - b. Promover el uso de instrumentos de financiamiento local (recursos propios) y/o la creación de Asociaciones Público-Privadas para la instalación de los elementos de cicloinfraestructura, que se identifiquen como estratégicos para cada municipio.
  - c. Integrar en la cadena de valor de los sistemas a la población joven en la planeación y operación del sistema, y en el mantenimiento de bicicletas, y desarrollo de tecnología.
  - d. Implementar un programa de cobro de estacionamiento en vía pública en zonas vinculadas a la movilidad del cuidado para desincentivar el uso de vehículos motorizados.

## **VII. Indicadores**

Para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los siguientes indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte:

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

**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 de la ENMA. 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.

**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 (que se pueden consultar en el Documento Técnico de Soporte anexo) permitirán hacerle seguimiento de manera indirecta a muchas de las condiciones técnicas, legales y financieras definidas a nivel subnacional para cada una de las acciones derivadas de la formulación de la ENMA.

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-.

## **VIII. Seguimiento**

Para la ejecución y seguimiento al Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta se llevarán a cabo mesas técnicas de trabajo para el desarrollo de temas específicos enmarcados en los objetivos y plan de acción del PFUB y en el espacio, instancia o similar para la articulación multisectorial creada en virtud de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-.

Igualmente, para lograr el seguimiento de las acciones, planes, programas y proyectos del Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta, se adoptará lo establecido en el Esquema de Seguimiento de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial -ENMA-, adoptada por el Ministerio de Transporte.